16e Année. — N° 794

Le numéro : 50 centimes
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

6 Décembre 1913. — Tous les Samedi

DANS CE NUMÉRO, UN HORS-TEXTE : GILBERT

VIE AU GRAND AIR

AUJOURD'HUI, ILS VOLENT TOUS LA TÊTE EN BAS !

HANOUILLE

DOMENJOZ

PÉGOUD

HUCKS

CHANTELOUP

CARROS

CHEVILLIARD

DANS CE NUMÉRO, UN HORS-TEXTE : GILBERT

VIE AU GRAND AIR

EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

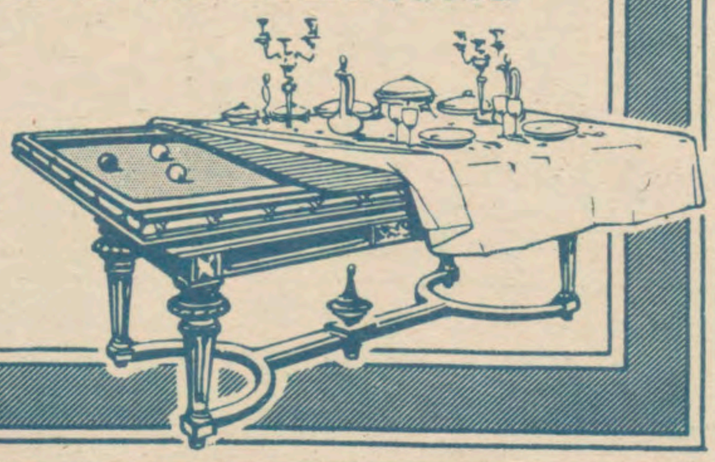
Aucun Appartement de Paris
n'est trop petit pour contenir une

TABLE-BILLARD BRUNSWICK

permettant de transformer en cinq minutes n'importe quelle

SALLE à MANGER
en SALLE de BILLARD

Compagnie
Brunswick Française
2, rue des Italiens
(Grands Boulevards)
PARIS



LES FRUITS CONFITS TRUFFES CHOCOLAT BONBONS "LE SUCCÈS"

ET AUTRES SPÉCIALITÉS RENOMMÉES
DE

JOSEPH NÈGRE

GRASSE & CANNES
(ALPES Mmes)

CONSTITUENT LE CADEAU LE PLUS ÉLÉGANT ET LE PLUS APPRÉCIÉ

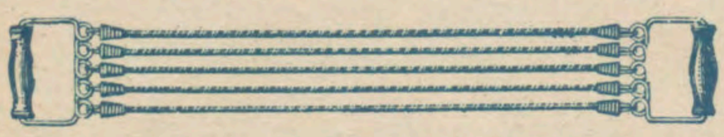
CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE

CORDERIE LELIÈVRE

Téléph. Gutenberg, 25-29 — Maison fondée en 1800 — Téléph. Gutenberg, 25-29

Paul CLÉRIOT et BRETON, Sucrs, 80, rue Montmartre, PARIS (2e)

SANDOW
EXERCISEURS
EXTENSEURS



Haltères en fonte
Haltères à ressort
Haltères
Automatiques P. M.

Agrès de gymnastique ⌀ Jeux de tennis, de croquet.
Appareils de natation et de sauvetage ⌀ Gilets en Kapok pour aviateurs.

Fournisseur des Ministères de la Marine, de la Guerre et des Postes et Télégraphes.

⌀ Catalogue sur demande.

Officiers Ministériels

Vente au Palais, à Paris le 13 décembre 1913 à 2 h.

PROPRIETE A VILLEJUIF, avenue de Paris nos 100 et 102. Contenance : 1.900 mètres environ. Libre de location. Prêt du Crédit Foncier. Mise à Prix : 20.000 francs. S'adresser à Me MAVRÉ avoué, 51, rue de Miromesnil et à M. GATTÉ Syndic.

LE PECQ, villa de Latour, route des Grottes, 9, près gare Saint-Germain. Jardin et terrasse, belle vue. M. à p.: 75 000 fr. Adj. Ch. Not. Paris, 16 déc. Me CHARPENTIER, not., 16, av. Opéra.

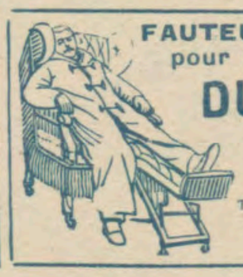
Vente au Palais à Paris, le 10 décembre 1913 à 2 heures

1° MAISON A BAGNOLET, rue Thérèse, no 2. Mise à prix : 5.000 francs.

2° MAISON A FONTENAY-SOUS-BOIS, rue du Moulin, no 233. Mise à prix : 10.000 francs. Libre de locat. S'adr. à Mes BEAUVAIS et FROMAGEOT, avoués ; Mes GILLET et THOUVENOT, notaires.

Boulogne-s.-Seine. 1° Propriété, 24, Grande Rue. R... b.r. 1.820 f. M. à p. : 20.000 f. 2° Maison, 112, Grande R... Rev. br. 4.339 f. M. à p. : 45.000 f 3° Propriété, 19, Ro... Point-de-la-Reine, et 19, rue Béranger. Rev. br. 8.735 ... M à p. : 100.000 fr. A adj. le 19 decem., 1913 à 1 h., ... l'Etude de Me LOYSEAU, notaire, à Boulogne-s.-Sei...

HOTEL particulier, 80, avenue du Bois de Boulogn... 11, Sq. Bois de Boulogne. M. à p. : 150.000 ... Maison à Paris **R. MONTORGUEIL,** 67, et r. Bachaumo... 2 et 2 *bis* ; C. 895 m. R... 76.726 f. M. à p. : 650.000 f. Adj. 1 ench. Ch. not., 23 d... S'adres er à Me P. DELAPALME, not., 11, rue Montalive...



FAUTEUILS ARTICULÉS
pour malades et blessés
DUPONT
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
TÉLÉPHONE : 818-67
Catalogue franco

LES SIÈGES (pour Automobiles) "PULLMAN" sièges et dossiers supprimant les chocs

ne se trouvent que chez LAMPLUGH Carrossier, 7, Rue Ernest Cognacq, LEVALLOIS.

HUPALI

Tous accessoires de sellerie et articles de voyage pour l'auto et l'aviation

Le Catalogue 1912 est paru. Envoi franco sur demande.

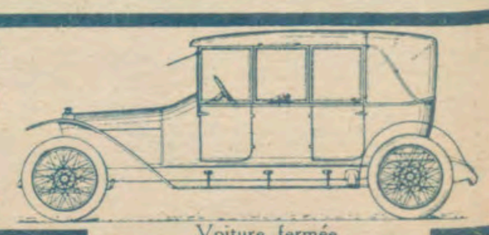
S. SARTON
Fabricant

Le Catalogue 1912 est paru. Envoi franco sur demande.

Levallois-Perret - 4, Place Corneille, 4 - Levallois-Perret

Bougie Standard

DOUBLE CONDUITE INTÉRIEURE
Torpédo avec Glaces
Formant voiture découverte ⌀ ou fermée à volonté ⌀
MOZEYKO 17, rue de Cormeille à LEVALLOIS-PERRET



Voiture fermée

16e Année. — N° 794 Le Numéro : 50 Centimes. 6 Décembre 1913. — Tous les Samedis.
EUROPE : 0 FR. 60 : AUTRES PAYS : 0 FR. 70

VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 28 francs
Étranger.. .. .. 32 —
Changement d'adresse 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, EDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Télephone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, des numéros spéciaux et de nombreuses primes
Liste des primes envoyée franco sur demande.

LA BARONNE DE LAROCHE, DÉTENTRICE DE LA COUPE " FEMINA "

La baronne de Laroche, la première femme aviatrice, qui avait été victime d'une chute terrible au meeting de Reims, en 1910. vient de battre le record du monde féminin de distance et de durée. Le 25 novembre, elle se mettait en piste, à Mourmelon, sur son biplan Farman (moteur Gnôme, magnéto Bosch), *et remportait la Coupe* Femina, *après un vol de 323 kil. 500. La distance couverte par Mme Pallier, le 10 novembre, était de 280 kilomètres.*

PÉGOUD ACCLAMÉ

Pégoud, qui est le précurseur des vols la tête en bas, fut le premier à accomplir le looping the loop. Il y a conquis en quelques jours une célébrité que justifient son adresse, son courage et son sang-froid. (Monoplan Blériot, hélice Chauvière.)

TOUS LA TETE EN BAS!

PAR MAURICE CHEVILLIARD

C'est la danse nouvelle ! ou plutôt c'est la nouvelle façon de voler : « Tous la tête en bas ! C'est le sort le plus beau, le plus digne d'envie ! »

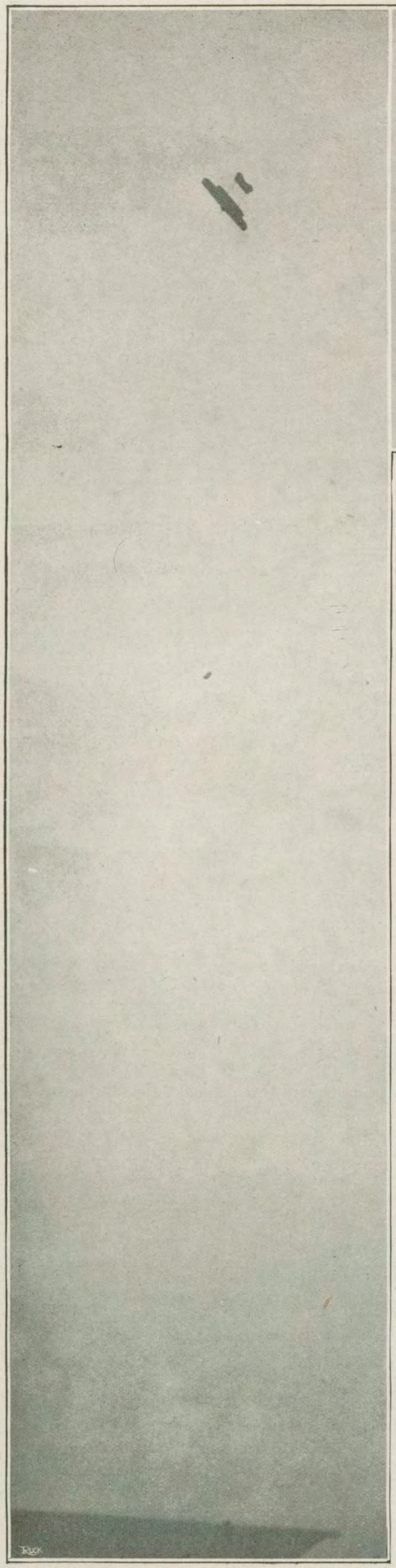
Evidemment à première vue, nous voir évoluer les jambes en l'air peut sembler étrange et bizarre. Nous passons, aux yeux de tous, pour des gens originaux qui ne veulent rien faire comme les autres ou pour des aviateurs qui ne pouvant plus gagner d'argent par des exercices normaux cherchent dans des excentricités le moyen de faire des exhibitions fructueuses. J'avoue bien sincèrement que cette seconde hypothèse présente ses avantages et que nous ne dédaignons pas les profits qu'elle nous vaut. Mais la question est plus haute, plus élevée et je ne pense pas vous étonner en déclarant que ces nouvelles manœuvres n'ont d'autre but que de prouver les possibilités de l'aéroplane et de donner aux pilotes une sûreté, une confiance qu'ils n'avaient pas il y a quelques mois : Pégoud leur a montré le premier que le saut périlleux aérien est beaucoup moins dangereux que le saut périlleux sur le sol, car dans l'air on est toujours sûr de se recevoir sur ses roues, tandis que sur terre on ne se retrouve pas chaque fois sur ses pieds.

Le looping the loop est un dérivé attrayant de ces évolutions au premier chef utilitaires. Il a pour but d'intéresser les foules, sans plus, mais ce qui intéresse avant tout les compétences ce sont les descentes tête en bas, les virages dépassant la verticale, les tire-bouchons et autres spirales. C'est la haute école aérienne dont le véritable créateur est notre grand Roland Garros. C'est lui qui a prouvé que l'aéroplane pouvait être manié au gré du pilote. C'est lui que l'on peut considérer comme le sauveur, et je suis fier, très fier d'être l'un de ses disciples. Pour ma part, depuis dix-huit mois, j'ai constaté les possibilités de mon avion et je n'ai eu qu'un but, lui faire prendre toutes les positions les plus variées, les plus dangereuses, les plus bizarres sans danger. Car je prétends ne rien craindre lorsque j'accomplis ce que les Philistins traitent d'acrobaties : avec un peu de sûreté, beaucoup de confiance en son appareil et une médaille porte-bonheur Abracadabra (mais oui, comme la plupart de mes camarades, je suis très fétichi-te), on peut s'élancer dans l'espace, sans le moindre risque. Voyez mon pauvre ami Perreyon, il avait exécuté le looping avec maëstria, il était un virtuose et bêtement, stupidement, il se tue dans un accident d'atterrissage, d'une banalité lamentable. Et combien ai-je entendu de personnes se servir de cet exemple navrant pour déclarer que l'aviation est un sport dangereux, meurtrier, que nous sommes tous des apprentis cadavres et tant de choses rassurantes. Grâce à notre connaissance des périls de l'espace, nous ne sommes pas effrayés, mais ceux qui volent timidement, sans être sûrs d'eux, sont obsédés par ces réflexions et au moindre incident, ferment les yeux, ne songent pas à se défendre, deviennent le jeu des éléments et s'écrasent sur le sol !

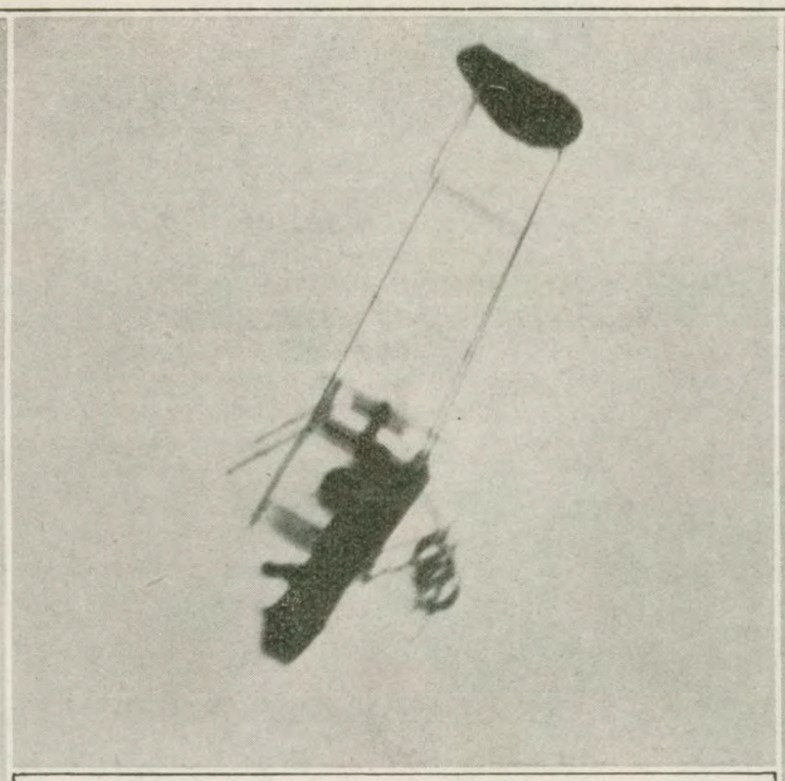
Perreyon est mort victime du devoir, le métier d'essayeur d'appareils étant le plus dangereux, le plus terrible, et le moins glorieux pourtant. S'élancer sur un avion qu'on ne connaît pas, dont on ignore la sensibilité, les difficultés, constitue certainement la profession la plus cruellement périlleuse dans le plus

MAURICE CHEVILLIARD

Maurice Chevilliard est le grand artiste de l'air. Garros et lui sont les deux plus purs virtuoses de l'aviation.



CHANTELOUP EN VOL
Chanteloup est le premier biplaniste ayant accompli le saut périlleux en avant.



UNE DESCENTE DE CHEVILLIARD
Chevilliard terminant un de ses vols prodigieux d'habileté.

lourd que l'air. Chef pilote ! Perreyon ! Les voilà bien les vrais martyrs de l'air !

Oui, je le répète et je ne cesserai de le crier toujours : faites des virtuosités lorsque vous êtes en pleine possession de votre métier et vous serez à l'abri des accidents qui ont coûté la vie à tant de nos camarades. Mais surtout, ne vous amusez pas à essayer les vols la tête en bas, quand vous n'êtes pas encore sûrs de vous physiquement et moralement, sans quoi ce serait la mort. Mais si vous êtes bon pilote, si vous connaissez bien votre appareil, vous ne courrez aucun risque et pouvez faire les cabrioles aériennes qui montrent que l'homme sait mieux voler que l'oiseau.

LA CONSIGNE EST DE SE TUER

Et c'est pour cette raison que je trouve stupéfiante la circulaire suivante, que le général Bernard, directeur de l'aéronautique militaire adressait récemment aux généraux commandants de corps d'armée :

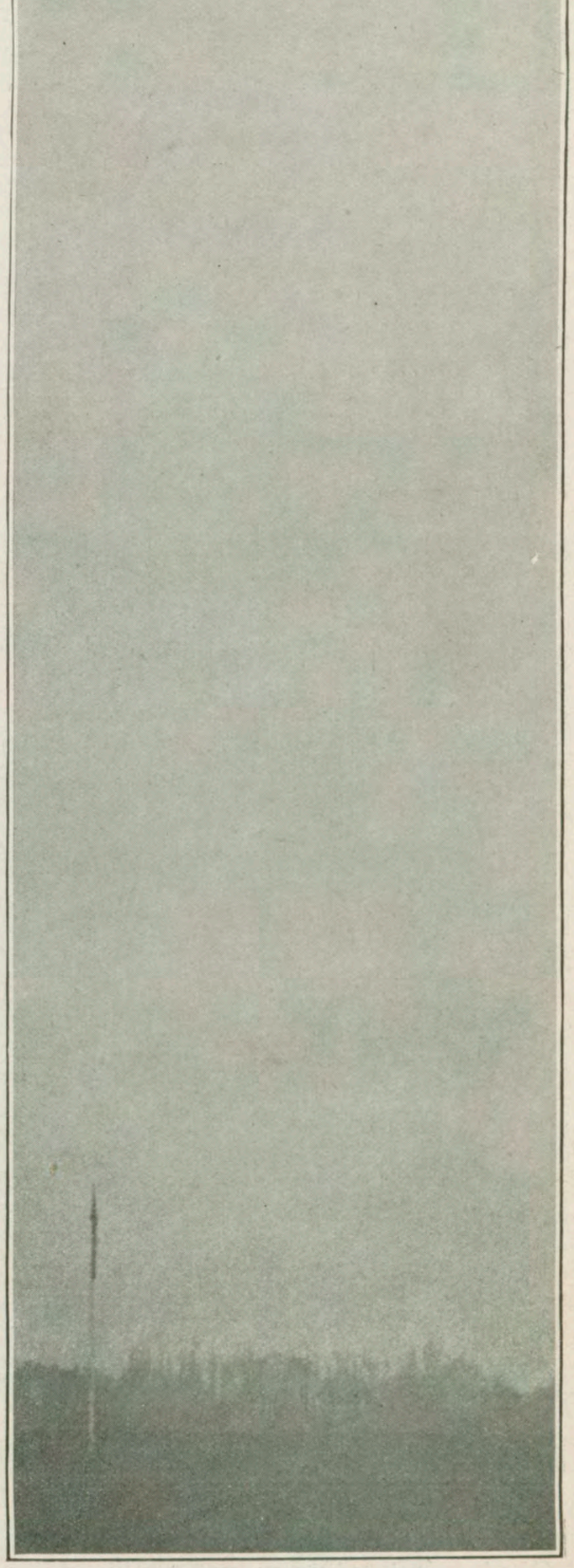
« Il a été rendu compte au ministre que certains aviateurs militaires ont cherché à rivaliser avec des professionnels de l'aviation, dans l'exécution de prouesses uniquement sportives. En agissant ainsi, les aviateurs ont manqué au devoir le plus élémentaire du soldat, qui exige que celui-ci expose sa vie dans les seules circonstances où le but poursuivi présente une utilité réelle. Les exercices aériens, auxquels les aviateurs doivent obligatoirement se livrer, comportent par eux-mêmes assez d'aléas, pour qu'il soit inutile d'accroître les chances d'accidents par la recherche de difficultés, dont l'exécution n'ajoute rien au mérite, ni à la valeur des pilotes militaires, mais constitue, par contre, un acte d'indiscipline volontaire, qui ne peut en aucune façon être toléré.

« Le ministre prescrit, en conséquence, que les instructions les plus sévères seront données aux aviateurs par leurs chefs à tous les degrés de la hiérarchie, pour éviter le retour de faits semblables. Sous aucun prétexte, on ne devra tolérer ou ignorer l'exécution, par les pilotes, de manœuvres dangereuses.

« S'il en était ainsi la responsabilité des chefs serait entièrement engagée, et je ne manquerais pas de prendre à leur égard les mesures les plus rigoureuses.

« Quant aux pilotes, qui malgré tout se livreraient, d'une façon si passagère soit-elle, à l'exécution d'exercices dangereux et inutiles, l'interdiction immédiate leur sera faite de voler sans préjudice d'une réintégration dans leur arme et de sanctions disciplinaires sévères, en rapport avec l'acte de désobéissance qu'ils auraient sciemment commis. »

Coïncidence lugubre, le jour où paraissait ce document, le capitaine Denis de Lagarde se



UNE DESCENTE DE CHANTELOUP
Chanteloup, qui a fait l'admiration des Parisiens à Issy-les-Moulineaux et à Juvisy.

tuait à l'atterrissage, son appareil arrivant verticalement au sol et le pilote n'ayant pas eu le temps de le rétablir. Et combien d'officiers ont été victimes d'accidents parce qu'ils n'avaient pas la présence d'esprit de réagir au moment où apparaissait le danger. S'ils avaient su voler la tête en bas, ils auraient trouvé que l'incident qui pouvait se changer en catastrophe, n'était que de minime importance. Qui peut le plus, peut le moins ! Jusqu'ici aucun de ceux qui ont accompli ces « prouesses uniquement sportives » n'ont été victimes de leur hardiesse : touchons du bois ! Ils ont acquis simplement une dextérité, une maëstria qui, en bien des circonstances, leur a sauvé et leur sauvera la vie.

Cette circulaire peut se traduire par ces mots : « La consigne est de se tuer ! » En effet, elle équivaut à dire aux cavaliers : « Défense d'aller à cheval autrement qu'au pas ! » Est-ce que nos Saumuriens ne font pas, eux aussi, des choses dangereuses, « prouesses uniquement sportives », et n'est-ce pas grâce à cet entraînement intensif qu'ils sont capables de maîtriser leurs montures les plus rétives par de véritables réflexes ? Ce qu'on autorise, ce qu'on encourage chez les cavaliers, pourquoi l'interdire aux aviateurs ? Pourquoi le traiter d' « indiscipline volontaire » ? « Sous aucun prétexte, on ne devra tolérer ou ignorer l'exécution par les pilotes de manœuvres dangereuses ! » Traduisez : « Volez mal ! Tuez-vous ! Mais faites-le selon la discipline ! » C'est charmant ! Pourquoi ces messieurs décident ils de telles énormités sans demander l'avis des connaisseurs ? Interrogez Garros, Henry Farman, Gilbert, Léon Morane, Audemars, Marc Pourpe, Letort et tous ceux qui volent la tête en bas ! Demandez à Pégoud, à Chanteloup, ce qu'ils pensent de cette circulaire ! Tous vous répondront : « Heureusement, nous ne sommes pas pilotes militaires, sans quoi nous aimerions mieux abandonner l'aviation. Nous courons des dangers dans notre profession, mais qu'on ne nous oblige pas à nous suicider. »

Donc, seront punis et même réintégrés dans leur arme, ceux qui, accompliront de ces exercices « dangereux et inutiles », qui devraient au contraire faciliter une sélection brillante. Ne nous étonnons donc pas si le martyrologe de l'aviation militaire prend des proportions lamentables ! Le temps est passé où celui qui volait bien se faisait remarquer, maintenant c'est le règne des aviateurs évoluant « comme des fers à repasser ! » A eux les galons et les décorations. aux virtuoses les punitions et le conseil de guerre peut-être !

Je ne sais vraiment ce qu'il faut faire pour convaincre les gens, je ne sais comment éclairer la lanterne des ignorants ! Les exemples ne suffisent pas, les apôtres sont ignorés et traités d'acrobates ! Les vols tangents sont toujours rois et les cadavres s'accumulent !

MAURICE CHEVILLIARD.

(Photographies du *Matin*)

LES VOLS D'ARTISTE

Les trois photographies du haut, ont été prises au cours des vols de Pégoud à Buc. En bas, un looping de Chanteloup.

PERREYON

Le malheureux Perreyon, autre looper, qui s'est tué dans un accident d'atterrissage.

CHANTELOUP

Chanteloup, qui est récemment sorti du régiment, est devenu célèbre par son habileté.

VIRTUOSITÉS AÉRIENNES

En haut, Pégoud dans le looping sur son Blériot. — En bas, un vol de Chevilliard.

CE QU'ON VERRA AU SALON DE L'AVIATION

PAR GEORGES PRADE

Que verra-t-on au Salon de l'Aviation qui ouvre ses portes le samedi 5 décembre? Il fut un temps où cette question eut exigé presque un volume pour répondre. C'était l'époque où l'aviation cherchait sa voie à travers une multiplicité de solutions qui allaient du bizarre, pour ne pas dire pis, au génial, en passant par l'ingénieux. Je ne veux pas dire que l'aviation a définitivement trouvé sa voie, mais il est très certain qu'elle la cherche moins, et surtout qu'elle la cherche à travers moins de solutions différentes.

L'AÉROPLANE, ENGIN DE GUERRE

A l'heure actuelle, c'est une industrie à peu près comparable à celle des canons. Il n'y a, pour ainsi dire, qu'un client, l'armée, auquel vient s'adjoindre, bien timidement encore, la marine. Les plus favorisés sont ceux qui vendent à plusieurs armées et à plusieurs marines. A ce point de vue, l'industrie aéronautique française domine nettement le marché. Toutefois, il ne faut pas se dissimuler qu'elle est déjà concurrencée et qu'elle le sera davantage encore dans l'avenir. L'Angleterre est restée fidèle aux aéroplanes français, sa marine devient même pour nous le principal de nos acheteurs d'hydroaéroplanes, très loin devant la marine française. La Belgique, la Hollande, l'Espagne, les gouvernements américains du Nord et du Sud, à l'exception des Etats-Unis d'Amérique qui sont leurs propres fournisseurs, l'Italie, où cependant la marine s'est orientée vers l'Amérique, les Pays Scandinaves, la Russie, qui a pourtant pris la fâcheuse habitude de fabriquer des appareils qui ressemblent aux appareils français, le Japon, la Chine, voilà nos principaux clients, en même temps que les Etats Balkaniques, ou tout au moins, la chose est à souligner, ceux des Etats Balkaniques qui firent la première guerre turque.

Trois pays restent donc en dehors de notre influence comme vente, et s'il faut peut-être le regretter au point de vue commercial, nous ne pouvons que nous en féliciter au point de vue national, puisque l'aéroplane est une arme de guerre.

Ce sont: l'Allemagne qui, avec son amour-propre habituel, a tenu à être son propre fournisseur, et dont les débuts, assez piteux, sont devenus, grâce à une énergie et à un travail d'ensemble admirables, une menace pour les nôtres; l'Autriche-Hongrie, fidèle vassale de l'Allemagne, dont les appareils ont d'abord mieux valu que ceux des Allemands, mais qui semblent aujourd'hui dépassés par ceux de leur puissant voisin; et enfin la Turquie, cette brave Turquie, dont la fidélité dans le malheur à la doctrine allemande, aux armements allemands, à l'outillage allemand, prend une forme de résignation, qui fut d'abord tragique, et qui tourne un peu au comique aujourd'hui. Il était évident que c'était écrit.

Au milieu de tout cela que voulez-vous faire? Des aéroplanes pour l'armée, toujours des aéroplanes pour l'armée, et la conception de l'appareil ne changera qu'au fur à mesure de la conception même de l'armée.

Il y a d'ailleurs deux ans qu'il en est ainsi. Rappelez-vous le début de l'aviation militaire: le colonel Estienne, qui commande le groupe de Vincennes, et dont l'incontestable fermeté de caractère, la décision, ont pris l'avantage sur les hésitations du groupe adverse, le colonel Estienne veut des avions que l'on puisse mettre dans des roulottes, afin de suivre l'artillerie sur le champ de bataille. C'est l'époque où triomphe le monoplan monoplace, le type XI Blériot. Au Salon qui suit les manœuvres de Vesoul, tout le monde a des monoplans monoplaces, même Farman.

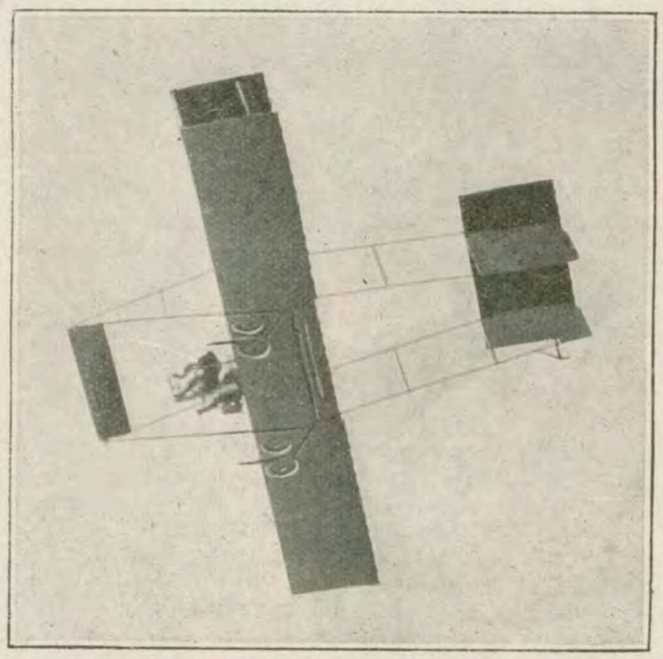
Mais les accidents d'une part, survenus à des appareils un peu légers, un peu trop démontables, un peu trop souvent démontés, font perdre le procès de l'artillerie. L'aéroplane passe à l'Etat-Major. Il n'y a plus que le service d'Etat-Major. Les grandes manœuvres de Touraine voient le triomphe de ce genre d'appareil, cher au Génie, et dont le type le plus favorisé est le Maurice Farman. Tout le monde a des biplans, de grande envergure à deux ou trois places. Les monoplans eux-mêmes sont biplaces. Si Farman a exposé un monoplan, Blériot étudie un biplan, Morane envoie un biplace à Monaco, bref la mode est à l'appareil de grande surface.

Il dure ce que durent les roses. L'appareil à grande surface a naturellement moins de vitesse. On en est arrivé au maximum pratique de puissance dans les moteurs. D'ailleurs, le Génie lui-même impose à la fois des coefficients de résistance des matériaux, des minimum de vitesses, en plat, si j'ose m'exprimer ainsi, et en vitesse ascensionnelle. Les biplans se transforment, ils rapetissent comme les monoplans s'étaient allongés. Aux manœuvres du Sud-Ouest, nous voyons, ce que nous verrons à ce Salon, le type classique de l'heure actuelle, le biplan de 13 m. 50 d'envergure, dont les premiers furent faits par Voisin et par Henri Farman. Ce sont des biplans biplaces, dépassant 90 kilomètres à l'heure, montant très rapidement, ayant des charriots d'atterrissage d'une robustesse éprouvée. La définition nouvelle, et au fond très logique de l'aéroplane, ce n'est plus un appareil qui vole, c'est un appareil qui roule pour s'envoler, vole, et revient n'importe où au sol, une fois le vol terminé. Espèce d'engin hybride, dans lequel la partie roulante, exposée au plus grand choc, sur les terrains les moins prévus, devient d'une importance capitale. C'est là que sont les progrès nouveaux. Une fois dans l'air, par temps moyen, à condition que le moteur donne bien, tous les appareils se valent ou à peu près. J'entends tous les appareils de même type, c'est-à-dire du type imposé par l'armée. Et il est très certain que le gigantesque amas de ferrailles constitué par un chariot d'atterrissage moderne est loin d'ajouter à la qualité du vol. Mais, entre les mains d'une moyenne d'officiers qui ne sont pas tous doués, et qui doivent, en revanche, suivant les prescriptions d'un commandement de plus en plus exigeant, atterrir dans des terrains de plus en plus difficiles, le chariot d'atterrissage est devenu la partie principale d'un appareil volant. Ce n'est pas dans les ailes, c'est sous les ailes qu'il faudra regarder pour noter les progrès les plus essentiels.

D'autant plus que l'armée demande maintenant un nouveau type d'appareil. J'en parlerai très volontiers, car je fus le premier, en revenant des manœuvres allemandes de 1912, à le réclamer, ainsi que la type nouveau de moteur qu'il nécessite. C'est l'avion armé, défendu, muni d'une mitrailleuse et même d'un petit canon, capable d'envoyer à quelques kilomètres un projectile explosif de mélinite pour détruire un Zeppelin, et muni en même temps, sous le fuselage, d'une plaque d'acier légère, mais suffisante pour abriter le pilote, le tireur, le moteur, des feux d'infanterie au-dessus desquels passera nécessairement l'aéroplane, souvent même assez bas s'il veut observer quelque chose. L'exemple récent des deux officiers espagnols, mortellement blessés après une fusillade des troupes irrégulières du Riff, montre que cette protection est d'une nécessité absolue pour la préparation d'une guerre future où l'on volera à la hauteur que nécessitera le temps au-dessus de troupes dont la densité donnera naissance à des feux de salve d'une efficacité absolue, sans repérage, par suite de cette densité même.

Quant à l'armement offensif, sa nécessité ne s'imposait-elle pas, elle aussi.

Les chariots d'atterrissage d'une part, pour tous les appareils, les appareils blindés d'autre part, appareils d'une assez grande envergure, car ils porteront du poids, et il leur faudra donc de la surface, telles seront pour les aréoplanes supra-terrestres, les grandes nouveautés de 1913. Tout le monde aspirant à être client de la guerre, pour la raison majeure indiquée ci-dessus, nous trouvons ces deux tendances chez tous les fabricants, sans exception. Chacun s'efforcera de résoudre le problème à sa manière, et nous indiquerons, dans un prochain article, la manière de chacun, mais le point de départ est nécessairement commun à tous.



L'AVION ARMÉ EN VOL

A Bisley, les autorités militaires viennent de procéder aux essais d'un aéroplane muni d'un canon Lewis.

L'AVION MARIN

La Marine ayant donné l'espoir de devenir un client futur, chacun expose aussi son hydroaéroplane. Le grand problème est encore ici le même. Charriot sur la terre, canot ou flotteur sur l'eau. Ce n'est pas voler, c'est commencer à voler, finir de voler, rouler à travers champs, naviguer à travers lames, que l'on demande aux ingénieurs. Là aussi, c'est sous les ailes qu'il faut regarder, et la grande originalité de cette Exposition d'Aviation sera précisément qu'on s'efforcera surtout d'y mettre en valeur ce dont l'engin volant doit se servir pour toutes les autres fonctions que le vol. C'est d'ailleurs la logique même.

Toutes les autres questions dérivent de celle-ci. Moteur puissant, de plus en plus puissant, surtout dans les moteurs à ailettes, moteur régulier, moteur consommant peu, et permettant par conséquent d'économiser le poids que l'on répartira ailleurs, dans le chariot, dans l'armement, dans le blindage, telle est la caractéristique actuelle.

On ne dit plus aujourd'hui qu'un moteur est léger ou lourd, à vide. On dit qu'un moteur pèse tant de kilos pour tant d'heures de vol, et l'on prend en général une distance d'environ 300 kilomètres, qui semble être la moyenne du voyage d'armée. La moyenne du voyage marin sera sensiblement plus élevée. Là, 500 kilomètres et même davantage, les 800 kilomètres de la traversée de la Méditerranée, sont la base officielle que l'on s'efforce d'atteindre.

Le reste n'a guère changé. Les hélices se calculent avec des diamètres et des pas nouveaux pour des données nouvelles. Les toiles sont enduites de composition imperméable, et l'on a vu des appareils, comme celui de Fourny et celui d'Helen, donner, ce dernier surtout, par le plus abominable des temps, des testimoniaux peu suspects de résistance. On se demande même, après avoir vu l'appareil d'Helen à l'arrivée, après 20.000 kilomètres, et 40 jours qui n'auraient pas été déplacés à la suite de la Saint-Médard, comment les appareils militaires peuvent s'abîmer. Il est difficile de croire qu'ils travaillent davantage et reçoivent plus d'eau.

Si l'on pouvait exposer au Salon la façon de conduire un aéroplane, et surtout de l'entretenir, de le conserver, ce serait certainement le stand de la plus grande nouveauté. Puisque l'armée est, nous l'avons dit, le grand client de l'industrie aéronautique française, c'est à ce stand que nous lui recommanderions de faire sa première visite, la plus fructueuse, celle qui éviterait bien des désastres inexpliqués.

Georges Prade.

LA VIE AU GRAND AIR-NOEL PARAITRA SAMEDI PROCHAIN

Samedi prochain paraîtra le Numéro de Noël de la *Vie au Grand Air*. Ce véritable album consacré à tous les sports dépassera en intérêt et en luxe tous ceux qui ont été publiés jusqu'ici :

LE TEXTE

Le texte a été confié aux champions les plus connus aux compétences les plus réputées. Le lecteur s'en rendra compte par l'énumération suivante :

REPRODUCTION DE LA COUVERTURE DU NUMÉRO DE NOEL DE LA "VIE AU GRAND AIR".

MA PLUS GROSSE ÉMOTION SPORTIVE, par *Léon Barthou, Louis Blériot, Gabriel Voisin, Alfred Leblanc, André Beaumont, Roland Garros, Brindejonc des Moulinais, Marc Pourpe, Emile Dubonnet, Lucien Petit-Breton, Ellegaard, Miss Kellermann, Jean Bouin, Georges Carpentier, Jacques Dedet, De La Plane, Jean Gassiat.*

LES COUPS D'AILES CÉLÈBRES, par *Jacques Mortane.*

LES COUPS DE VOLANT CÉLÈBRES, par *G. Prade.*

LES KNOCK-OUT CÉLÈBRES, par *Willie Lewis.*

LES COUPS DE PÉDALE CÉLÈBRES, par *Lucien Petit-Breton.*

LES COUPS DE RUGBY CÉLÈBRES, par *J. Dedet.*

LES FOULÉES CÉLÈBRES, par *Jean Bouin.*

LES COUPS DE CRAVACHE CÉLÈBRES, par *René Riondet.*

LES COUPS D'AVIRON CÉLÈBRES, par *G. Le Roy.*

LES COUPS DE CLUB CÉLÈBRES, par *Pierre Guyard.*

Tous ces articles sont accompagnées de photographies remarquables.

LES ILLUSTRATIONS

La partie illustrations comporte des hors texte et des pages en couleurs traitées par les artistes les plus connus, qu'on en juge :

L'AVION DE NOEL (*couverture*), par *Gosé.*

LA DERNIÈRE FOULÉE DU RECORD DE BOUIN, par *Machefert* (double page).

LE MATCH CARPENTIER JEFF-SMITH, par *Genty.*

LA TRAVERSÉE MÉDITERRANÉENNE DE GARROS, par *Macchiati* (double page, hors-texte).

LE TOUR DE FRANCE CYCLISTE, par *Bailly* (double-page hors-texte).

UN GRAND MATCH D'ASSOCIATION, par *Machefert* (double-page, hors-texte).

Toutes ces planches, que de nombreux sportsmen s'empresseront de faire encadrer, complètent notre numéro de Noël qui prouvera à nos lecteurs que nous avons voulu fournir un effort digne des récentes améliorations de la *Vie au Grand Air.*

NOTRE HORS-TEXTE

Dans le numéro d'aujourd'hui nous publions en hors-texte le portrait d'Eugène Gilbert, le fameux pilote spécialiste des vols sans escale et des raids de vitesse. On se souvient qu'il se rendit de Paris à Lyon, d'une traite, puis par deux fois de Paris à Vittoria (Espagne), et enfin de Paris à Stettin, par Lubeck, soit 1.200 kilomètres en 5 h. 15.

LA VIE AU GRAND AIR.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Paroles en l'air

Je ne sais si le représentant du « Zeit » à Vienne ignore aussi bien le français que notre national Jules Védrines ignore l'allemand. Peut-être ne se sont-ils pas entendus et faute de s'être bien compris voilà que nous ne les comprenons plus nous-mêmes !

Après nous avoir annoncé qu'il volerait sans escale de Nancy en Pologne russe, et s'être reposé un mois dans la capitale lorraine, notre brave Jules se contenta de traverser la Bavière. Une fois à Vienne il déclara : « J'irai en volant de Vienne à Constantinople, et de Constantinople au lac Tchad, à moins... à moins, ajouta Védrines d'un ton sarcastique, à moins que l'administration militaire, toujours en retard, ne puisse faire à temps mon ravitaillement de Constantinople au Tchad, et n'envoie pas à l'heure dite mon essence à Tombouctou. »

Ces fortes paroles, énoncées dans un pays où l'on a défini le Français : « Un être ignorant la géographie », feraient à la France une publicité remarquable. Le lac Tchad est, en effet, entre Tombouctou et Constantinople, et y envoyer de l'essence en l'occurrence, c'est se prémunir de quelques bidons à Marseille, pour se ravitailler de Paris à Lyon.

Il est vrai que notre « Jules » ajouta : « Dans ce cas, j'irai en volant à Ceylan, et de là, d'île en île, en Australie. »

Je sais bien que l'Australie est la terre classique du lapin. Tout de même, Monsieur Védrines, vous avez du regarder votre voyage sur une mappemonde. C'est plus large que cela n'en a l'air.

Avec huit heures d'essence à bord, s'en aller à Ceylan et en Australie, c'est beau ! c'est grand !

Seulement, ce n'est pas un programme sportif, c'est un programme électoral.

WHIPPER.

AUTOMOBILE

L'autodrome

On le désire. Le réalisera-t-on?

Ce n'est certes pas aujourd'hui que le besoin d'un champ de courses, d'un champ d'entraînement et d'expériences permanent se fait sentir. Avant même qu'on eut songé, en Angleterre, à créer l'autodrome de Brooklands, l'idée d'établir en France une piste pour automobiles, avait hanté, chez nous, plus d'un cerveau. Le projet s'est réalisé aux environs de Londres ; ici, il est resté dans les cartons.

On essaye de l'en faire sortir à nouveau. Nous connaissons plusieurs terrains, aussi rapprochés que possible de Paris, sur lesquels d'aucuns ont jeté leur dévolu ; des promesses de vente sont passées : des études sont faites, des devis dressés. On a créé un mouvement d'opinion ; des consultations ont été prises auprès des principales personnalités du monde de l'automobile. Tout cela aboutira-t-il ? Nous sommes ici les premiers à le souhaiter, car nul ne saurait contester l'intérêt que présenterait la création d'un autodrome aux portes de Paris, les services qu'en retirerait l'industrie automobile. En dehors des journées de courses qui doivent attirer, sans aucun doute, une grande foule de spectateurs, et qui justifieraient largement ce caractère sportif de l'entreprise ; il y aurait à considérer le rôle utilitaire de cette piste, sur laquelle tous les constructeurs de Paris et des environs viendraient journellement faire les essais de leurs châssis, ce que les ordonnances de police vont bientôt rendre impossible sur les routes.

Des mises au point de carburateur ; des réglages de consommations ; des essais d'endurance pour pneumatiques ; des études de formes de carrosserie au point de vue de la résistance à l'air, autant de choses qui nécessitent les grandes vitesses et qui se pourraient faire en toute liberté sur un autodrome fermé, à l'abri des contraventions. On le voit, par cette courte énumération, les raisons d'être sont nombreuses et très plausibles.

Deux kilomètres en longueur et 500 mètres en largeur seraient suffisants, pour établir 9 kilomètres de piste, comportant deux lignes droites de 2 kilomètres, et un huit à l'intérieur, les pistes se croisant en trois points, soit au moyen de tranchées, soit au moyen de ponts, de telle sorte qu'aucune rencontre ne serait possible. La piste demanderait à être large sur une des lignes droites pour les départs en ligne.

Comme sol, le sol des routes ordinaires, macadam et bitume, virages très légèrement relevés. Je suis certain que coureurs et essayeurs aimeraient autant cela, l'aimeraient mieux peut-être que le circuit de Brooklands et les virages si merveilleusement compris de la piste anglaise qu'on y peut maintenir une vitesse de 200 kilomètres à l'heure.

L'autodrome de Brooklands, en effet, bien que de dimensions un peu restreintes, est un modèle du genre. Il comporte fort peu de lignes droites, 500 mètres environ dans la plus grande dimension, mais les deux virages sont si bien dessinés, et leur relèvement est si pratiquement étudié qu'à partir du moment où la voiture y est engagée, il n'est pour ainsi dire plus nécessaire de la diriger.

Mais, trouvera-t-on les capitaux nécessaires pour mettre sur pied une affaire de cette importance ? Il faut acheter des terrains, y établir 8 ou 9 kilomètres de routes, élever tribunes, garages, dépendances, clôturer tout ce vaste domaine. Cela représente déjà quelques jolis millions. Il faut ensuite l'entretenir, le diriger, subvenir aux frais nécessités par les courses. Et aussitôt le problème se pose : les recettes annuelles permettront-elles de couvrir les dépenses, de rénumérer et d'amortir le capital ?

PAUL MEYAN.

NOS DIMANCHES SPORTIFS

La Côte inconnue

Course automobile

(14 décembre)

Cette course se disputera le dimanche 14 décembre, dans la banlieue ouest de Paris, sur une côte qui ne sera désignée aux concurrents que la veille, afin d'éviter tous essais préliminaires.

RÈGLEMENT

ARTICLE PREMIER. — La course est réservée aux véhicules automobiles munis de moteurs à explosions et transportant au moins deux voyageurs.

ART. 2. — *Parcours.* — Le départ sera donné, la voiture arrêtée mais le moteur en marche. En un point du parcours qui sera signalé par des drapeaux rouges, la voiture devra stopper, se laisser redescendre sur une distance de dix mètres, puis repartir et terminer le parcours en vitesse.

ART. 3. — Les concurrents sont répartis en sept catégories, d'après la cylindrée, de la façon suivante :

1re	catégorie :	jusqu'à 1 lit 500.
2e	»	: de 1 lit. 501 à 2 litres.
3e	»	: de 2 lit. 001 à 2 lit. 500.
4e	»	: de 2 lit. 501 à 3 litres.
5e	»	: de 3 lit. 001 à 4 litres.
6e	»	: de 4 lit. 001 à 5 litres.
7e	»	: au-dessus de 5 litres.

ART. 4. — Les départs seront donnés à partir de 9 heures du matin, dans l'ordre où se présenteront les concurrents.

Ceux-ci devront se faire inscrire dès leur arrivée, par le contrôle de départ qui leur délivrera un numéro d'ordre.

ART. 5. — La route sera barrée 200 mètres avant le départ et 200 mètres après l'arrivée Seules pourront pénétrer dans cet espace les voitures concurrentes. L'accès leur en sera donné sur présentation du reçu de leur droit d'entrée.

ART. 6. — La même voiture pourra prendre plusieurs fois le départ ; mais cela représentera autant d'engagements sous des noms différents Elle ne pourra pas être conduite deux fois par le même conducteur.

Le même conducteur pourra conduire plusieurs voitures différentes, à la condition que celles-ci soient engagées par des propriétaires différents.

ART. 7. — Sept prix (un par catégorie) sont affectés à cette course.

ART. 8. — Tout accident quelconque dont ils pourraient être cause ou victime sont à la charge des concurrents, les organisateurs déclinant toutes responsabilités.

ART. 9. — Le présent règlement pourra subir toutes modifications que des cas non prévus nécessiteraient.

ART. 10. — Les engagements sont reçus dès aujourd'hui dans les bureaux de la *Vie au Grand Air*, 90, avenue des Champs-Elysées, directement ou par correspondance.

Tous les engagements doivent être accompagnés d'une somme de cinq francs, montant du droit d'inscription.

Les Inséparables

(21 décembre)

La date de notre cross-country interclubs est changée. Certaines autorisations, sur lesquelles nous étions en droit de compter, nous sont parvenues plus tard que nous n'espérions. Nous avons donc reporté la course des « Inséparables » au 21 DÉCEMBRE, ainsi que l'annoncera officiellement le Bulletin de l'Union Vélocipédique de France.

Le droit d'engagement est de trois francs par équipe.

LE DÉJEUNER A LA FERME (Photographies de notre envoyé spécial.)

Georges Carpentier et ses entraîneurs déjeûnent à la ferme que l'excellent sportsman, M. Boyer, met à la disposition des grands champions, à Manitot, lorsqu'ils se préparent à un combat important.

J'ENTRAINE CARPENTIER

PAR JEAN BOUIN

A l'issue de la soirée, au cours de laquelle se déroula le combat, où notre compatriote Bernard fit une si jolie exhibition contre l'Américain Jeff Smith, mon ami et camarade François Descamps me demandait de venir assister son poulain Georges Carpentier, dans sa préparation en vue de son grand match contre Bombardier Wells, match qui se disputera le 8 décembre à Londres.

J'acceptais à titre amical, tout heureux de pouvoir être utile au jeune champion qui allait représenter une fois de plus notre nation, et qui avait si crânement accordé une revanche à son antagoniste anglais, ne craignant pas en ce faisant, de remettre en jeu son titre, si vaillament conquis à Gand, de champion d'Europe.

Quelques mots et rendez-vous était fixé à la gare Saint-Lazare pour le premier train du matin. En arrivant, nous y trouvions l'excellent sportsman, Antoine Boyer, qui n'a jamais cessé de mettre à la disposition des champions sa magnifique propriété de Manitot.

Soixante minutes de trajet et nous arrivons à destination de Vernon ; des voitures nous amènent à Manitot où est installé le camp. Georges, arrivé l'avant veille, nous attend déjà sur le seuil de la porte, malgré l'heure matinale, vêtu d'un gros maillot de laine et nu-tête ; il nous accueille avec sa camaraderie habituelle. Après les présentations et le traditionnel tour du propriétaire, on prend place à la table où un succulent repas de paysan nous est servi. Il se termine par une audition de musique, des danses et chansons du maëstro Camille Lebrun, qui s'exécute sans se faire prier. Mais pourtant, il nous faut le remercier de la facilité avec laquelle il surmonte toutes les difficultés pour amuser notre petite troupe, car l'heure de la pêche et de la chasse a sonné.

Tous les amis du dimanche se sont retirés pour rentrer à leurs affaires, et malgré le dur travail que nous allons entreprendre, je m'efforce de faire croire au champion d'Europe et à ses campagnons que notre vie ressemble à celle d'un monsieur retiré des affaires, à la campagne ; j'ai de la peine à les convaincre, mais grâce à un joli coucher de soleil et au paysage qui nous environne, je réussis presque dans ma façon d'envisager le training.

Durant le repas, qui est toujours très appétissant, les langues se délient et malgré mon origine marseillaise, je suis forcé de constater que le plus bavard n'est pas de la Cannebière mais bien de Paris. Vous pourriez supposer, et cela est assez naturel, que dans nos conversations il n'est question que de

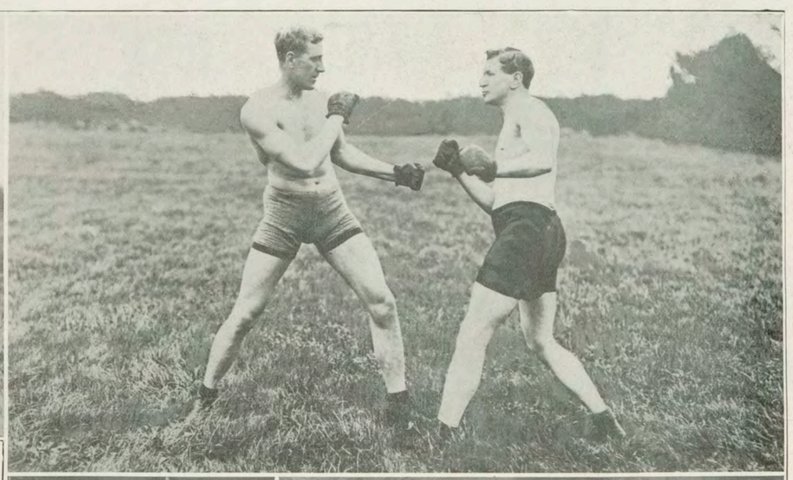
GEORGES CARPENTIER COURT

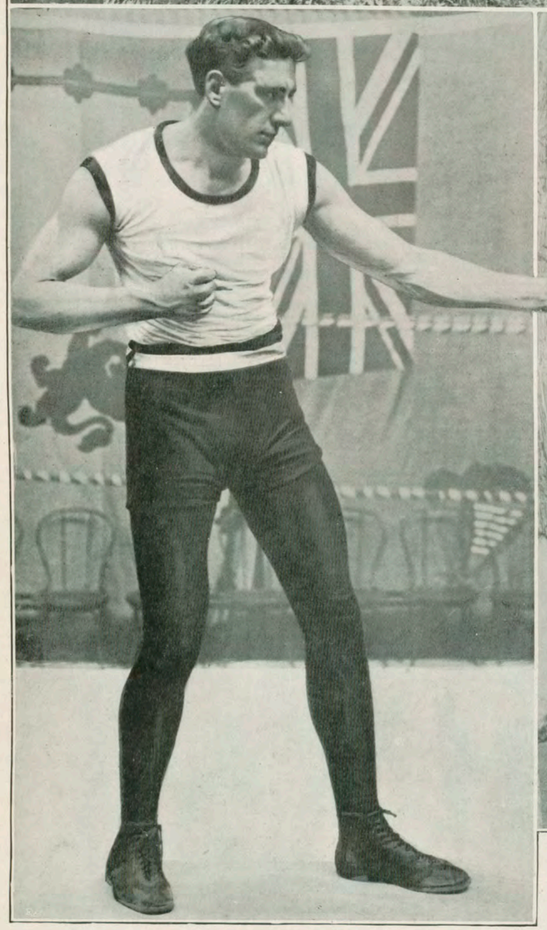
Georges Carpentier s'entraîne à la course à pied sous les conseils précieux de Jean Bouin, qui n'est pas seulement un recordman du monde, mais également un faiseur d'hommes remarquable.

LA VIE AU GRAND AIR

BOMBARDIER WELLS S'ENTRAINE

Bombardier Wells, champion d'Angleterre des poids lourds, rencontrera le 8 décembre, à Londres, Carpentier qui l'a battu à Gand. Nous donnons plusieurs clichés de l'entraînement de Wells.





BOMBARDIER WELLS

Bombardier Wells est très confiant dans l'issue de la rencontre. On se souvient qu'à Gand, avant d'être mis knock-out, il avait expédié trois fois à terre Carpentier.

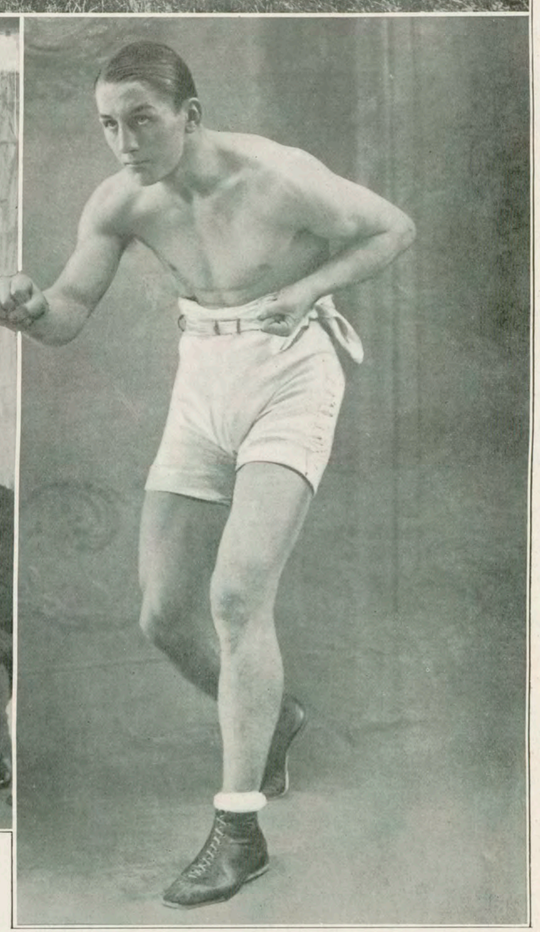
L'ENTRAINEMENT DE CARPENTIER A MANITOT

Georges Carpentier s'entraîne depuis un mois à Manitot, près Vernon. Il n'a rien négligé pour confirmer son succès de Gand, étant même secondé par notre grand champion pédestre, Jean Bouin, pour son travail physique. Le voici entouré de François Descamps, Jean Bouin, Boyer, Tyncke, Demlen, Loesch, Antoine, Christini et Boos.

« Bombardier ». Pas du tout, l'on narre surtout les exploits et les aventures de notre masseur et ami, Emile Pastaire, que nous attendons d'un jour à l'autre. L'on s'entretient des questions du jour et de petits détails: de boxe, il n'en est presque jamais question. Cela vous étonnera sans doute, moins que moi-même, qui avant de connaître la vie de Manitot, redoutais d'être considéré comme un profane.

Après le dîner, d'interminables parties de jacquet, où Georges défend sa chance et son enjeu avec autant d'énergie et de science qu'il en déploie dans un combat. Un petit massage, quelques assouplissements, et les hommes regagnent leurs chambres entre neuf et dix heures.

Le réveil se fait généralement de bonne heure : un petit déjeuner composé de lait, de café, de beurre et de pain ; après quoi, nous partons, toujours nu-tête, selon la méthode naturelle, vers Vernon. La distance qui nous sépare de cette localité est d'environ 2 kil. 500,



GEORGES CARPENTIER

Malgré un écart de poids d'environ 14 kilos, Georges Carpentier espère bien remporter un nouveau succès au National Sporting Club de Londres et prouver qu'il est le meilleur Européen.

LA VIE SAINE DE LA CAMPAGNE

Il ne suffit pas de faire de la boxe pour se préparer à un grand combat. Il faut également pratiquer divers sports, qui donnent de l'harmonie aux muscles de l'athlète. Georges Carpentier va faire du bateau avec Jean Bouin.

elle est effectuée à une bonne allure de marche. Une petite halte chez le père Le Roy, lecture des journaux, expédition du courrier et l'on retourne au pas de course à Manitot. Changement de linge, frictions et repos jusqu'à midi.

Jusqu'à ce jour, Carpentier ne s'est soucié que de se mettre en bonne condition physique; il n'a plus cette figure fatiguée, que je lui avais vue à Paris, et qui, je l'avoue m'avait fort inquiété. Il a de bonnes joues roses respirant la santé. Maintenant l'homme n'a plus le souci du poids, tout au contraire, aussi son régime n'a rien de bien sévère et son estomac s'en accommode beaucoup mieux.

Encore une ou deux cigarettes après le repas, mais nous espérons bien, d'ici peu, lui faire passer cette mauvaise habitude; aussi nous privons-nous de fumer pour lui donner l'exemple.

UN TRAVAIL PROGRESSIF

Le champion belge, Demlen et le jeune Robert Loesch, surnommé le nouveau Carpentier, sont venus nous rejoindre et augmenter notre troupe; nous allons pouvoir organiser des courses sur route et des cross-country.

Le « môme » Loesch, comme nous l'appelons familièrement, se fait semoncer par tous ses compagnons d'écurie au sujet de son match où il fut battu par Degand, aussi nous promet-il de devenir sérieux, car il peut faire mieux et cela sans beaucoup de peine.

François Descamps est aujourd'hui de retour de Londres; il est tout souriant; pensez donc, il vient annoncer à son poulain que toutes les conditions sont arrêtées définitivement, et qu'il touchera, pour son prochain combat, la somme de 65.000 francs en cas de match nul, 77.500 francs s'il est vainqueur, et 52.500 en cas de défaite, cet écart provenant de l'enjeu personnel, de 500 livres, déposé par les compétiteurs. Malgré son jeune âge et son ancien métier, le champion écoute son manager avec un calme trop étonnant pour qu'il soit naturel. Les jeunes espoirs de Descamps sont là, qui écoutent avidement et je lis dans les yeux de certains, des éclairs d'ambition et d'envie.

Maître Descamps, tel un vieux papa, a rapporté avec lui des jouets pour ses petits enfants, et c'est ainsi qu'un superbe jeu de loto fera les délices des soirées.

Pour la première fois, Carpentier boxera avec ses sparing-partners. Au préalable, divers exercices seront effectués et c'est ainsi que pendant près d'un quart d'heure, il exécutera une série de mouvements de culture physique, saut à la corde, puis notre champion passe des gants spéciaux pour le punching-ball, nous assistons alors à toute une gamme de coups de poing, qui dénotent chez l'homme une adresse et une science presque uniques.

Le ballon délaissé, une bataille s'engage avec un rival invisible et c'est toute une progression de feintes, d'esquives, de directs, de crochets, etc., que le champion décochera à ce fantôme, ne figurant que dans son esprit.

Quelques mouvements respiratoires, de la marche autour de la salle, et, une fois le souffle et les organes revenus à l'état normal, le travail se poursuit par des assouplissements sous forme de danses anglaises.

Tout à coup, un bruit sourd et une immense et lourde balle traverse l'espace, et tel le lancer de poids, elle est projetée dans la direction d'un partenaire, qui s'empresse de la renvoyer le plus rapidement possible, les passes s'organisent et c'est ainsi que dans toutes les positions, pendant près de dix minutes, la balle volera de mains en mains.

Le temps de passer des gants de huit onces et au commandement d'un directeur de combat, un round de trois minutes commence avec Demlen, qui nous fait admirer ses qualités de cogneur; le times résonne après un repos d'une minute chronométrée sérieusement, la reprise du combat s'effectue avec un adversaire nouveau, répondant au nom d'Antoine. Descamps, toujours prévoyant, s'est assuré ses services en raison de sa grande taille et de son jeu qui rappelle beaucoup celui de Bombardier Wells.

Le champion d'Europe est très content de cette bonne occasion que lui a fourni son manager, aussi s'en donne-t-il à cœur joie, tout en étant aussi prudent que s'il était déjà sur le ring du « National Sporting Club ».

Deux ou trois rounds seront comptés avant qu'un autre boxeur vienne le relayer dans cette tâche; cet honneur échoue au belge Tyncke. Avec lui, ce sont les coups secs et durs que notre Georges cultivera. Le gong se fait entendre, et, cette fois-ci, le travail est bien terminé, les gants et les bandages retirés, les hommes regagnent les chambres où les attendent de savants massages, destinés à chasser toute trace de la fatigue occasionnée par le travail.

J'interroge Carpentier, qui me déclare trouver son souffle très bon et ne me cache pas que, dans l'état actuel, il pouvait tenir les vingt rounds.

Un repos d'un quart d'heure et nous voici en tenue pour aller à Vernon, où chaque soir, nons nous rendons, pour prendre l'apéritif. Ne croyez pas que notre but soit d'aller y déguster une liqueur préférée, détrompez-vous, mais tout simplement celui de parcourir la route pendant une bonne demi-heure, et comme nous considérons la marche comme la régulatrice des organes et des muscles nous retournerons par le plus ancien et le plus naturel des moyens de locomotion.

Léon Bossi, considéré comme l'ange gardien de Carpentier, nous a préparé pour le retour un bon feu, comme l'on n'en voit que dans les campagnes. Et là tous assis et groupés autour de l'âtre nous regardons se consumer les grosses bûches, tandis que Loesch nous chante quelques chansons des caveaux de la Butte.

La cloche retentit et l'on se met à table, une bonne soupe épaisse, une viande grillée, un légume et un copieux dessert, tel est le menu; comme vin fin, de l'eau limpide et bien fraîche.

Quelquefois, durant le repas, de véritables polémiques s'engagent. Elles se terminent le plus souvent au détriment de celui qui les poursuit, car l'on s'efforce toujours de faire prendre au sérieux la discussion à un partenaire pour le brimer ensuite.

A neuf heures, tout le monde va récupérer, par un long et paisible sommeil, les forces dépensées au cours d'une journée toujours bien remplie.

LA MÉTHODE NATURELLE DE CARPENTIER

Quelques jours à peine nous séparent encore du grand combat. Carpentier va augmenter le nombre de rounds dans son entraînement, mais pratiquant la même théorie que j'ai toujours préconisée, il travaillera en dedans de l'action, c'est-à-dire sans donner son maximum d'efforts, de même qu'en course il est inutile de parcourir la distance en vue de laquelle on s'entraîne, Carpentier ne boxera jamais plus de six ou sept reprises.

Certaines journées, il ne combattra même pas et se contentera de pratiquer tous les exercices dont nous avons parlé plus haut, complétés par quelques travaux de campagne et c'est ainsi que l'élégant jeune homme, dont vous admirez tous la silhouette, fait emploi de bûcheron, de porteur d'eau, de batelier, etc., et je suis certain que peu de sportsmen qui fréquentent assidûment les soirées de boxe le reconnaîtraient avec ses cheveux coupés, vêtu de vieux habits et chaussé de gros souliers ferrés.

Dans l'entraînement des boxeurs, comme dans les autres sports, une vie naturelle est avant tout nécessaire au champion qui désire se présenter en bon état physique, condition absolument indispensable pour triompher.

J'ai toujours considéré l'initiative comme une des qualités éminentes du Français. En suivant la préparation de Carpentier, j'ai pu observer que sa méthode était bien à lui, créée et appliquée selon les indications apportées par l'instinct et convenant à son tempérament.

L'homme ne pousse jamais ou ne prolonge inutilement son effort, alors que les Américains pratiquent un training très sévère et très méthodique en ce qui concerne l'alimentation et le physique. Celui de notre représentant ne lui est comparable en rien. Ses repas sont bien français et les bons ragoûts font ses délices, aucune impression de fatigue et un moral merveilleux. On se demande, lorsqu'on vit avec lui, s'il pense ou s'il a conscience de l'importante partie qu'il va jouer partie dont le résultat est presque l'acheminement vers le titre de champion du monde.

Georges Carpentier est aujourd'hui en pleine forme, son état sanitaire est mieux qu'excellent, il se présentera en possession de tous ses moyens et je suis presque certain que si l'homme résiste aux trois premiers rounds, la victoire lui sera acquise. Car il ne faut pas oublier que c'est durant les premières minutes de combat que Bombardier Wells expédia à terre des champions comme Palzer, Gunboat Smith et Carpentier lui-même. De plus, la différence de poids d'une vingtaine de livres en faveur de l'Anglais est un handicap appréciable dont il faut tenir compte.

Dans l'attente, adressons tous nos veux à notre représentant qui va, une fois de plus, essayer de faire triompher notre méthode et notre race.

JEAN BOUIN.

(Photographies de MM. Schneider et Bienaimé.)

L' « ICARE » PLIÉ PAR LES PAYSANS BULGARES A L'ATTERRISSAGE

Partis le 14 novembre de la Motte-Breuil, MM. Bienaimé, Schneider et Pierron atterrissaient le 16 à Oulance, au bord de la mer Noire, après un voyage de 45 h. 40 m. Ils s'attribuaient le record français de durée. En haut, le ballon plié par les paysans bulgares est conduit à Burgas. En médaillon (en bas), MM. Schneider (à gauche) et Pierron (à droite), photographiés à l'atterrissage par Maurice Bienaimé.

LE VOYAGE DE L'«ICARE» DE LA MOTTE-BREUIL A OULANCE

De Constantinople, M. Jacques Schneider, l'excellent sportsman, nous a adressé les lignes suivantes sur le voyage qu'il vient d'accomplir à bord de l' « Icare ».

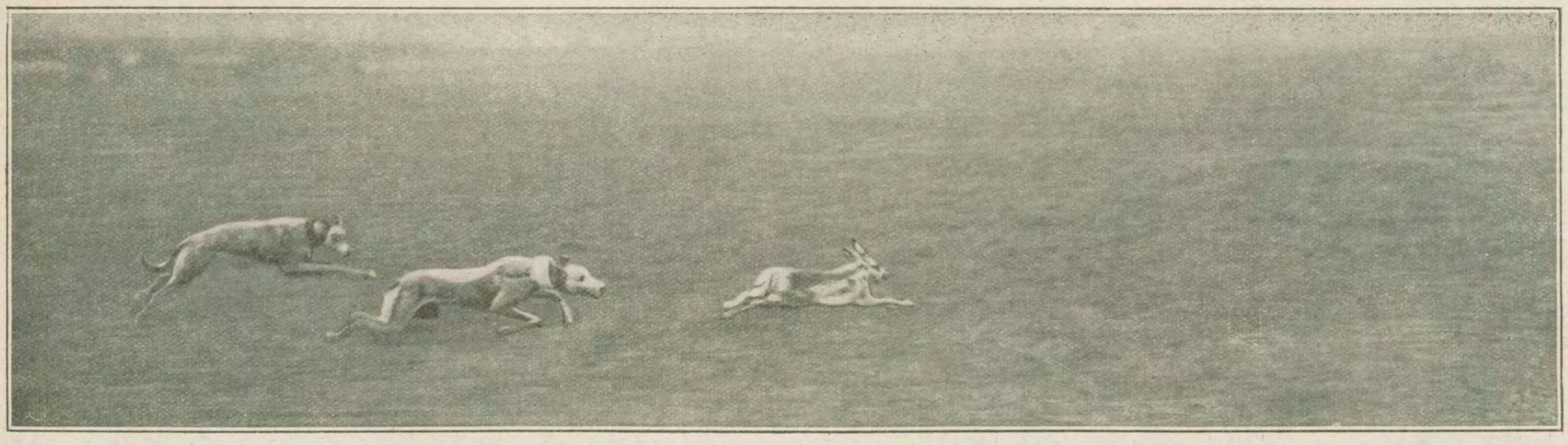
Le vendredi 14 novembre à 18 h. 33, Bienaimé, Pierron et moi quittions La Motte-Breuil, emportant dans notre ballon 1.800 kilogs de lest. Le lendemain 15 novembre, le Rhin était franchi à 1,000 mètres d'altitude, A 23 h. 58, nous apercevions les lumières de Budapest. Le dimanche 16 novembre, nous eûmes à enregistrer 6 et 7 degrés au-dessous de zéro. A 5 h. 40, il neigeait, ce qui nous obligea à consommer beaucoup de lest. Le vent qui nous poussait maintenant vers l'Est nous conduisait vers la mer Noire. Nous n'avions pas assez de lest pour tenter cette traversée de 1.100 kilomètres, de plus, la brume et la nuit descendaient sur nous. Après avoir cherché un endroit abrité, nous touchions terre à 15 h. 40 à Oulance. Notre voyage avait duré 45 h. 40, le record français de durée nous appartenait.

Le lundi, au matin, des paysans qui ont vu la grosse tache jaune formée par l'enveloppe (18 mètres de diamètre sur 23 de hauteur) viennent, mais ils n'osent approcher malgré nos invites ; ils consentent pourtant à nous aider à abattre quelques balivaux, puis en hâte, regagnent la montagne. Cependant, comme il est nécessaire d'avoir du renfort, je laisse Bienaimé et Pierron au ballon et décide de descendre seul au village distant de 4 kilomètres. Et me voilà parti, la main sur mon browning ; précaution bien inutile, car tous ces Bulgares sont de braves gens, comme les Turcs du reste.

Parmi eux, je remarque un homme ayant un costume européanisé, que je trouve affreux au milieu de cette symphonie de couleurs, digne de la palette d'un Bakst. Je lui explique en allemand, en français, en italien, etc. que je veux aller au village, que nous sommes tombés des nues, c'est vrai, mais pas comme un mauvais sort ; il comprend le mot « frances qui » et me répond « canon » c'est un Bulgare. Je souris et nous arrivons au village qui s'éveille : les femmes pieds nus, vêtues de rouge, de jaune, de vert, etc., se balancent appuyées au joug des bœufs voici des gamins en pantalons aussi larges que hauts. Seule, au milieu, j'aperçois une forme noire qui passe rapide. Je viens de voir la première femme turque. Au plus important des carrefours pend un drapeau bulgare décoloré, il m'indique que c'est là, la mairie.

C'est sur un cheval bulgare, avec une selle turque, que je gagne Aïtos distant d'une vingtaine de kilomètres. Là, je trouve M. Choppoff, préfet de Sofia, venu se reposer dans sa famille. Cet homme, dont l'amabilité égale le savoir, fut charmant. Il me proposa des gendarmes pour garder le ballon et finalement fit l'expédition du ballon à Bourgas en son nom pour nous éviter toute perte de temps.

JACQUES SCHNEIDER.



PENDANT LE PRIX DE MALGENET

Dimanche dernier, sur l'hippodrome de la Fouilleuse, à Saint-Cloud, s'est déroulée la réunion de réouverture du Greyhound Club de France. L'épreuve importante de la journée, le Prix de Malgenet, est revenu à Fortunés Wheel, à M. Robert Teisserenc.

LA RÉOUVERTURE DU COURSING

PAR EUGÈNE D'AUBIGNY

Sur la pelouse de l'hippodrome de Saint-Cloud, les *greyhounds* deux par deux coururent le lièvre, dimanche dernier pour la première fois de la saison. En costume de chasse rouge, un juge anglais les suivait à cheval, comptant les points, aux yeux d'un public élégant, pressé le long des claies.

C'est ainsi que pour tous les après-midi de cet hiver, le charmant hippodrome de la Fouilleuse prendra un aspect bien pittoresque de gravure anglaise à la Cecil Aldin. Voilà qui est fort naturel, n'est-ce pas? puisque vieux « délassement français » comme tant d'autres sports, le coursing a pris ses lettres de naturalisation Outre-Manche, devenant ainsi un sport à la mode. Vraiment, le coursing mérite de connaître la faveur du grand public français, épris de beau sport. Il est peu cruel, en dépit de ce que certains prétendent; il l'est moins, en tous cas, que la chasse à courre ou au fusil; le lièvre est tué net sous les crocs du chien ou, sinon, assommé aussitôt; puis, en somme, on détruit peu de lièvres en comparaison des battues; enfin, certains lièvres se font parfois un malin plaisir de brûler la politesse aux deux lévriers, après les avoir épuisés.

Ces lièvres sont d'ailleurs vigoureux. Il les faut faire venir de Bohême, puisqu'en France, les lois interdisent l'emploi de panneaux et de tous autres engins susceptibles de les prendre vivants. Dans le parc, édifié sur l'hippodrome à l'aide de hautes claies, ils mènent une vie paisible en attendant qu'on les lâche un par un sur la pelouse, à l'appel du commissaire des épreuves.

« Lièvre! » crie ce dernier. Et aussitôt, le lièvre file dans le large espace soudain ouvert devant lui. Un peu étonné, il sent les chiens derrière lui et détale! Tout frémissants, leurs petits corps nerveux tout tremblants à la vue du gibier, leurs têtes fines dressées vers l'horizon, leurs yeux vifs et mobiles fixant la proie, les deux chiens portant des colliers, l'un rouge et l'autre blanc, tirent sur le slip que tient le slipper. Une brusque détente de cette laisse spéciale et les deux greyhounds bondissent. Ils sont sur le lièvre. Un crochet. Emportés dans leur élan, ils sont à quinze mètres du lièvre qui file de côté. Et la course se poursuit souvent sur toute l'étendue de l'hippodrome.

Le principe en est le suivant : le vainqueur est le lévrier qui a le plus contribué à la mort du lièvre, par addition de points. Ces points, le juge à cheval les donne au fur et à mesure des incidents de course; ce sont des points de vitesse, des points de « dépasser », d'angle, de crochet, de trébuchet, de mort. Totalisés, ils établissent le vainqueur — qui n'est pas forcément celui qui tue le lièvre, — et que le juge désigne au public en agitant un mouchoir, rouge ou blanc, selon la couleur du collier porté par le chien; s'il lève son chapeau, c'est course indécise. Deux autres chiens repartent, car les courses se disputent par éliminatoires, demi-finales et finale, les vainqueurs du premier tour courant entre eux, deux par deux, au second tour, et ainsi de suite, d'après l'ordre du programme qui est celui du tirage au sort. En cas d'un nombre impair d'adversaires, le dernier a droit à un *bye*, c'est-à-dire à un compagnon pris parmi des chiens ne concourant pas pour l'épreuve et qui l'aide à poursuivre le lièvre, la tâche étant trop dure pour un seul chien. Mais, de toute façon, tout bye est considéré comme course gagnée pour le chien qui y a droit. Aussi est-il préférable d'y recourir le moins souvent possible.

Tel est le mécanisme de la course. On voit qu'il laisse le champ libre à des péripéties intéressantes, émotionnantes même parfois. Le lièvre n'est pas forcément perdu : il peut se défendre, il peut se tirer d'affaire; c'est pour ses deux adversaires une lutte, c'est donc du sport.

En Angleterre, le coursing remporte un succès analogue à celui de l'hippisme. Souhaitons qu'il en soit de même chez nous.

Eugène d'Aubigny.

LE LANCER

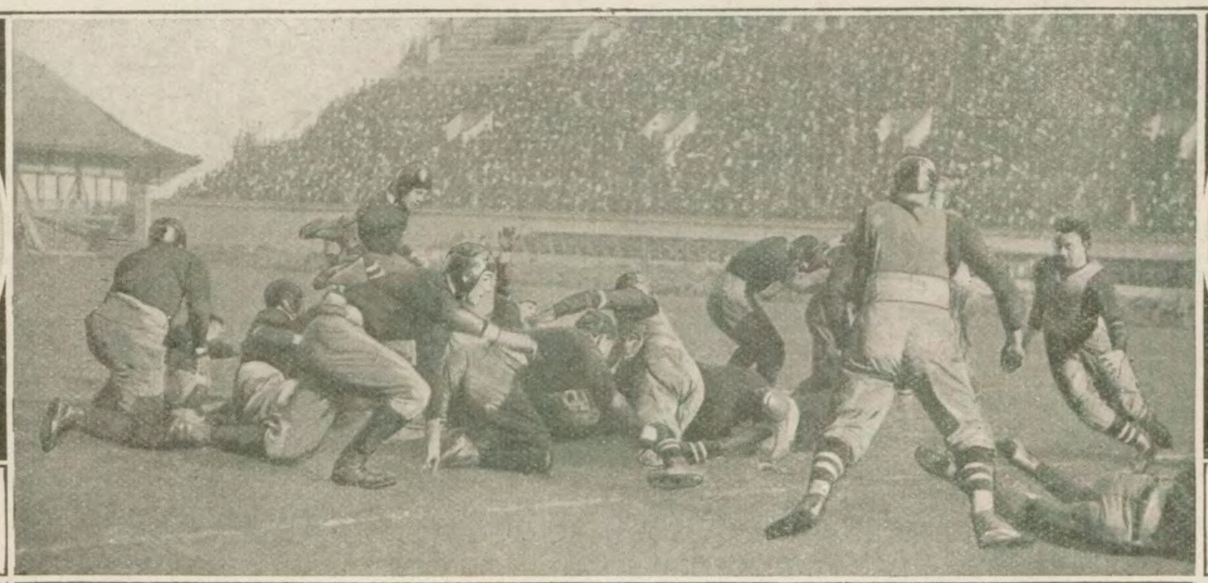
White Havana, à M. Gabriele d'Annunzio, remporta le Prix du Berry. En médaillon : Mme de Goloubeff tient son chien Caustic Cala, vainqueur du Prix de la Chapelle-en-Serval.

LA PRISE

Malgré le temps brumeux, les épreuves furent toutes très disputées. Les lièvres, qui étaient en excellente condition, opposèrent une défense vigoureuse aux greyhounds.

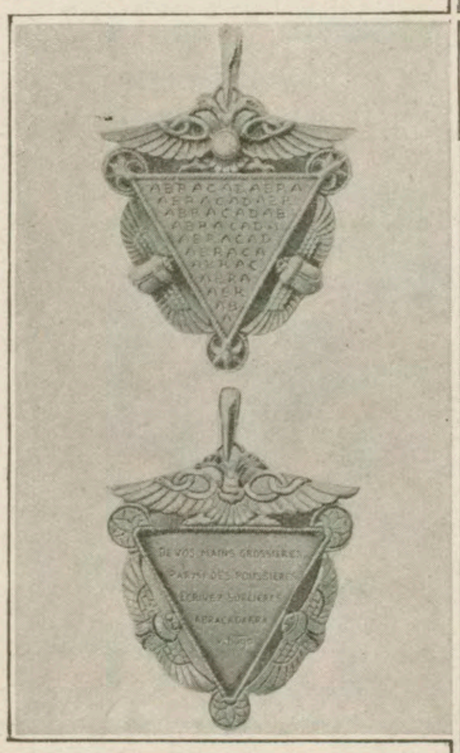
LE BLOC-NOTES DE LA QUINZAINE

Le lieutenant Briault, qui s'est tué en compagnie du sapeur Brouillard, le 26 novembre.



Photographie prise au cours d'un grand match de football américain. L'équipe d'Haward qui était opposée à l'équipe de Carnell, triompha par 23 points à 6.

L'aviateur Lee Temple qui, sur son Blériot, a bouclé la boucle à Hendon.



L'« Abracadabra », le nouveau fétiche que tous les aviateurs portent sur eux, pour conjurer le mauvais sort.

Le jeune aviateur Corbon, qui a fait une chute mortelle à l'aérodrome de la Vidamie.

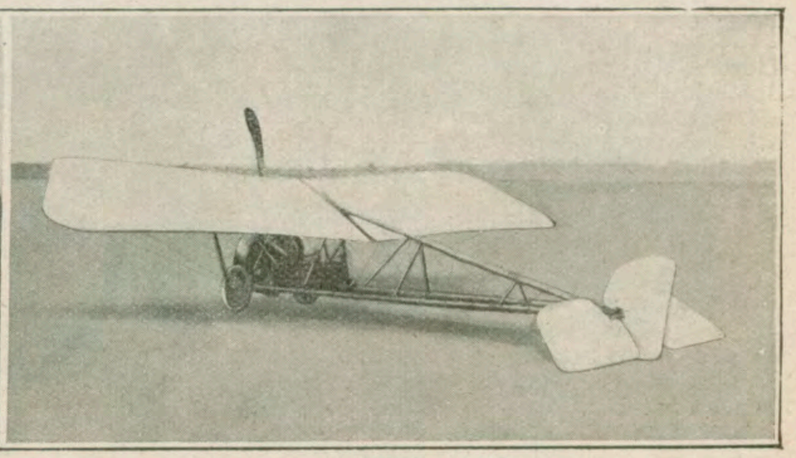
Carlos Maffeis, à Milan, a établi, en 31 s. 2/5, le record du kilomètre lancé, pour motocyclette de 500 cm.

Dimanche dernier, au Parc des Princes, s'est disputé le match Stade-Association Sportive Française. Ce match, qui comptait pour le championnat de Paris, est revenu au Stade par 14 points à 6. Le Stade a fait preuve d'une grande supériorité au cours de la seconde mi-temps.

Le baron de Meslon, sur sa jument "Amazone" a remporté la Coupe Challenge canadienne, à New-York.

Le match Pau-Bayonne, disputé le 23 Novembre à Pau, n'a pas donné de résultat ; aucun point n'ayant été marqué.

Hourlier et Comès, les vainqueurs des 24 heures.
(Bicyclettes Peugeot, pneus Hutchinson.)



Le nouvel aéroplane que Santos-Dumont a fait établir à Villacoublay, par MM. Morane-Saulnier.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF (1)

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

DISTINGUE-T-ON LES ARMES DU HAUT D'UN AVION ?

Pourriez-vous poser les questions ci-dessous aux lecteurs compétents de la Vie au Grand Air, *par l'intermédiaire du* Petit Dictionnaire Sportif ?

a) *A mille mètres d'altitude (hauteur invulnérable pour les aéroplanes en temps de guerre) distingue-t-on facilement la cavalerie de l'infanterie ?*

b) *Dans une reconnaissance, il ne s'agit pas seulement de voir qu'il y a des troupes ennemies, mais il me paraît qu'il serait plus intéressant de pouvoir en estimer le nombre (même approximativement). Peut-on se rendre compte de cela à cette hauteur ?*

UN ABONNÉ,
Bucarest.

Comme il est évident qu'on ne confiera point, dans les reconnaissances, le rôle d'observateur à des hommes inexpérimentés, mais bien plutôt à des officiers connaissant les formations des différentes armes dans les armées européennes; il va de soi que ceux-ci s'attacheront à discerner à la fois la qualité et la quantité des troupes rencontrées.

Or, à mille mètres de hauteur au-dessus du sol (et non d altitude, car ce terme part de la cote zéro, tandis que la hauteur part de la cote du sol survolé) si l'on ne peut dénombrer séparément les hommes de troupe, on peut déterminer assez aisément l'arme aperçue et sa quantité par l'aspect différent des formations.

Ainsi, l'artillerie se distingue très bien de la cavalerie et toutes deux de l'infanterie, mais il est plus difficile, surtout si l'atmosphère est légèrement défavorable, de distinguer entre chasseurs et hussards, ou entre infanterie de ligne et zouaves, par exemple.

On aperçoit des masses, disposées dans un ordre déterminé, et que marquent des lignes diversement colorées. Il faut donc un œil très exercé pour obtenir le résultat maximum d'une reconnaissance,

LIEUTENANT X.,
Paris.

QUESTIONS DIVERSES

Etant un fidèle lecteur de la Vie au Grand Air *je vous demanderai de me répondre aux questions ci-posées ;*

1° *L'aviateur Pégoud fait en ce moment le looping the loop, pourriez-vous me dire les avantages du vol, l'appareil complètement retourné ?*

2° *Auriez-vous l'obligeance de me donner quelques détails pour être incorporé dans l'aéronautique militaire en qualité de soldat aviateur et me dire la meilleure société qui, donnant ses cours, donne et arrive à de bons résultats ?*

3° *Quelle est la marque d'aviation où Védrines est engagé actuellement ?*

4° *Enfin, si la marque* La Française *de cycles engagera des équipes aux* Six Jours *de Paris et quelles seront-elles ?*

DE MARCELLS,
à Billancourt.

1° Le vol sens dessus dessous réalisé par Pégoud ne présente aucun avantage. C'est là une expérience démonstrative, dont les résultats sont plutôt spéculatifs que susceptibles d'application industrielle.

Le vol à l'envers est anormal, et ne saurait être préconisé ; ceci n'a point besoin d'explications

Les exploits de Pégoud ont prouvé son sang froid merveilleux, son impeccable habileté manœuvrière ; comme elles ont démontré — et ceci est infiniment intéressant — que la théorie ne doit jamais condamner *a priori*.

Il est aujourd'hui acquis qu'il est possible, dans certains cas, de dépasser les angles limites primitivement fixés et au delà desquels l aéroplane ne devait point se redresser. C'est là le plus important résultat technique obtenu par Pégoud.

Mais il ne faut point en conclure que l'aéroplane, pour être sûr et devenir à la portée de tous, doit être chavirable à souhait. Il semble plutôt que la voie diamétralement opposée soit préférable.

2° Il serait trop long de vous énumérer les formalités et conditions à remplir pour l'incorporation dans l'aéronautique militaire. Adressez-vous à l'Aéronautique-Club, 58, rue J.-J. Rousseau, à Paris.

3° J. Védrines, n'est actuellement au service d'aucune marque d'aviation.

4° La Société La Française devait parciper aux Six Jours, mais c'est tout ce que nous pouvons vous dire.

P. L.

(1) Cette page est spécialement consacrée à nos lecteurs. Nous publions toutes les questions et les réponses qui nous sont adressées.

EXISTE-T-IL DES MOTOS A CARTER PROTÉGEANT LES ORGANES MOTEURS ?

Lecteur assidu de la Vie au Grand Air *et motocyclettiste passionné, je me permets de vous adresser la question suivante : « Existe-t-il des motos dont le moteur soit protégé contre la poussière et les projections de boue ? » Il me semble qu'une simple tôle solidement fixée en-dessous du cadre de la machine suffirait à empêcher l'encrassement des ressorts de soupape et tiendrait la magnéto au sec. Qu'en pensez-vous ?*

Comte A. LE GRELLE,
Aix-la-Chapelle.

Oui, parfaitement, la motosacoche à dispositif moteur amovible est dans ce cas ; mais nous n'en connaissons point d'autre.

D'ailleurs, vous devez bien penser que s'il s'agit tout simplement de mettre les organes à l'abri de la boue par une plaque de métal fixée sous eux, ce but est atteint avec les garde-boue actuels, très larges, munis de fosses latérales et prolongés par des bavettes.

Il est plus difficile d'éviter la poussière : celle-ci s'introduit partout et le remède proposé d'un carter hermétique serait pire que le mal, car le moteur refroidirait difficilement.

Ce que l'on pourrait faire, c'est un carter composé de deux flasques mobiles, emboîtant tous les organes, mais muni de manches à vent pour la ventilation du moteur. Cela éviterait la pluie et la boue, mais non pas la poussière.

JEAN et EUGÈNE VALLET.
Paris.

POUR HISSER LES PAVILLONS AUX MATS

Je viens de passer une partie de mes vacances au bord de la mer et, j'ai eu l'occasion de faire des croisières à bord de plusieurs yachts.

J'ai été frappé des façons aussi variées que compliquées, de hisser les pavillons aux mâts.

Je serais donc reconnaissant à la Vie au Grand Air *si elle voulait poser la question suivante ;*

« Quelle est la manière la plus simple et la plus rationnelle de suspendre un pavillon ou plusieurs pavillons à un mât ». *Ce sujet qui intéresse divers sports (yachting, départs de course etc.) est souvent très mal résolu par les intéressés.*

Un de vos lecteurs yachtsman pourrait peut-être répondre avec autorité à cette question.

UN ABONNÉ : G. ALAGUILLAUME,
Paris.

Le système le plus employé est d'une simplicité enfantine : il consiste tout simplement à frapper ou fixer une poulie au sommet du mât : et faire passer une corde sur cette poulie. Cette corde forme corde sans fin.

Pour hisser un pavillon, on détache le bas de la corde sans fin, et dans les œils qui la terminent on fait passer les cabillots. Ces cabillots sont de petits morceaux de bois que l'on fixe aux extrémités d'une cordelette qui, elle-même, renforce le petit côté du pavillon.

Une fois ceci fait, on tire sur le brin de corde à quoi est fixé le premier cabillot, et l'oriflamme monte, tendu par les brins et maintenu roulé par une cordelette.

Arrivé à la hauteur voulue, on donne un coup sec, et le drapeau ou oriflamme se déploie instantanément Il n'y a plus qu'à fixer la drisse ou corde de pavillon au bas du mât.

D. SALMON,
à Brest.

Y A-T-IL DES MOTOS A ENGRENAGES ?

Dans ma dernière question, je me suis mal exprimé ; je la renouvelle de façon plus claire, pensant que quelque lecteur de la Vie au Grand Air *aura l'obligeance de me répondre.*

« Peut-on construire et existe-t-il des motocyclettes à transmission par engrenages, cardan et arbres, genre F. N. exceptés ? »

CESARE PIANTANIETA.
Milano.

Je ne sais s'il existe beaucoup de motocyclettes à transmission directe par pignon et roue dentée, mais il y a une huitaine, j'en ai vu au moins une, dont le moteur, monté sur un des tubes obliques d'arrière de la machine, engrenait directement avec une roue dentée faisant corps avec la roue arrière

Je n'ai pu l'examiner de près, car elle roulait, mais je suppose qu'un organe amortisseur quelconque était interposé dans la transmission, bien probablement dans l axe du petit pignon remplaçant la poulie du moteur.

Je ne connais point d'autre exemple, sauf peut-être, mais cela est bien vague, une machine d'il y a dix ou douze ans, dont le moteur était monté *dans* la roue arrière, sous l'axe auquel il était suspendu.

ROLAND D.,
rue Antoinette,
Paris.

POUR LANCER LE POIDS

Je vous prie de bien vouloir m'indiquer, par l'intermédiaire de votre Petit Dictionnaire Sportif, *quel est l'équipement nécessaire pour lancer le poids (7 kil. 257).*

Je vous serais également reconnaissant de m'indiquer quels sont les exercices préparatoires les meilleurs, et la position qu'on doit adopter pour pouvoir atteindre de longues distances.

J. TERUAB,
Barcelone.

Il n'existe pas d'équipement spécial pour le lancer du poids : le costume réglementaire de l'athlète est le même sauf les chaussures, qu'il s'agisse de saut, de course à pied, de football ou de lancement du poids.

Vous pouvez donc vous équiper avec le maillot et la culotte ordinaires, en y adjoignant les chaussures à votre convenance et naturellement le poids réglementaire, votre équipement sera complet.

Tous les exercices développant la musculature des bras et des épaules sont excellents, et une bonne méthode consiste à s'exercer avec des haltères de poids progressifs allant jusqu'au poids réglementaire et même le dépassant un peu.

La position classique est celle-ci : se mettre de 3/4, face à la direction dans laquelle on lance le poids, bien s'asseoir sur les jambes légèrement écartées et fléchies, tenir le bras qui lance le poids plié de façon que la main soit à hauteur de l'épaule, l'autre bras étant étendu. Puis, après s'être assuré qu'on est bien d'aplomb, détendre brusquement le bras, en accompagnant ce mouvement d'une vigoureuse détente de la jambe et de l'épaule, Le corps tout entier participe ainsi au lancement ; mais il faut un peu de pratique pour que tout cela se coordonne au mieux.

JAMES BACKWELL,
Londres.

QUESTIONS NOUVELLES

QUAND CESSE-T-ON DE VOIR LES AÉROPLANES

Je vous serais très obligé de vouloir bien me faire réponse à la demande suivante :

A quelle hauteur un aéroplane de 16 mètres d'envergure environ devient-il invisible à l'œil nu.

Cette question est posée bien entendu pour le cas d'un temps clair et d'un observateur doué d'une bonne vue.

Veuillez me dire aussi à quelle hauteur peut-on l'apercevoir pas plus gros qu'un moineau ?

ZIMMER,
8, rue Lavieuville.

POUR EMPÊCHER LES DIRIGEABLES D EXPLOSER

1° Au début de l'aviation, quelles étaient, dans un aéroplane, les dispositions du moteur et de l'hélice pour que cette dernière ait la force d'enlever l'appareil sans rouler ?

2° Le gauchissement dans le monoplan Antoinette était-il identique au gauchissement des monoplans actuels ?

3° Peut-on, dans un aéroplane, mettre deux moteurs, actionnant une même hélice et marchant à volonté l'un après l'autre ou ensemble ?

MYOT,
Mâcon.

VÉLODROMES ET SPORTS ATHLÉTIQUES

Abonné à la Vie au Grand Air, *je suis un lecteur assidu du* Petit Dictionnaire sportif. *Celui-ci pourrait-il me donner les renseignements ci-dessous ?*

1° Y a-t-il des vélodromes où on fait du football, tennis, courses à pied, et sports athlétiques en général ?

2° Pourrait-il me citer les noms de quelques vélodromes où sont joués des matches de football ?

Ces renseignements me seraient très précieux.

DANIEL DEVOS.

POUR UN AMORTISSEUR ÉLÉVATEUR

Comme il n'est jamais trop tard pour bien faire, je tiens à vous remercier sincèrement d'avoir bien voulu parler de mes inventions.

Avant de faire construire mon amortisseur-élévateur pour le concours sur la sécurité, je vous serais reconnaissant de vouloir bien me donner une indication sur ce qu'a voulu dire votre collaborateur par cette phrase : « Peut-être eut-il été préférable d'amortir la liaison entre le siège et la tige rigide ? »

LACROTTE,
Membre de la Société Française de navigation aérienne.

Nous donnerons les réponses à ces questions dans un prochain numéro.

PAUL LAUNAY.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 24 NOVEMBRE AU 1ER DÉCEMBRE

AVIATION

SAMEDI 29 NOVEMBRE. — Etampes. — Emmanue Hélen devient détenteur de la Coupe Michelin, ayant couvert 16.096 kil. 600 m.

AUTOMOBILE

DIMANCHE 30 NOVEMBRE. — Triel. — M. Paul Tissandier, sur son glisseur, «Hydromobile I», bat le record du monde du kilomètre sur l'eau, à une moyenne de 91 kil. 263 mètres.

CYCLISME

DIMANCHE 30 NOVEMBRE. — Palais des Sports, — La course de 24 heures à l'Américaine, a été gagnée par Hourlier et Comés, devant Oliveri-Lapize, et Sergent-Cruppelandt.

FOOTBALL RUGBY

DIMANCHE 30 NOVEMBRE. — Parc des Princes — Le Stade Français, bat l'Association Sportive Française par 14 points à 6. A Colombes : Le Sporting Club Universitaire de France, bat le Sporting Club de Vaugirard, par 9 points à 0. A Tarbes : Les Possible du Sud, battent les Probables du Sud, par 17 points à 3.

FOOTBALL ASSOCIATION

DIMANCHE 30 NOVEMBRE. — Charentonneau. — Le Woolwich Football Club, bat le Cercle Amical de Paris, par 1 but à 0.

HIPPISME

DIMANCHE 30 NOVEMBRE. — Auteuil. *Prix La Haye-Jousselin* (5.500 mètres, 40.000 francs) : 1. Montagnard, à M. Descazeaux (J. Bartholomew), 2. Grand Duc III, 3. Tripot II. — P. M. : gag. 171 fr pl. 85 fr., 19 fr.

Prix de Normandie (haies 3.100 mètres, 10.000 francs) : Capitaine Fracasse, à M. A. Veil-Picard (T. Burns) ; 2. Canfranc ; 3. Petit Zouzou. P. M. : gag. 195 fr. 50 ; pl. 43 fr. 50, 21 fr.50, 29 fr.

POUR GAGNER UN TORPEDO...

Il faut prendre part à notre Grand Concours du Champion doté de 20.000 francs de prix.

Ce Concours est ouvert à tous nos lecteurs. Le premier prix est constitué par un torpedo 10-12 chevaux, de sport.

Voir page IV le septième bon de concours.

EUGÈNE GILBERT

L'aviateur Eugène Gilbert, le spécialiste des vols sans escale.

LE VAINQUEUR DU CAMBRIDGESHIRE

Cantilever, qui remporta le Cambridgeshire stakes handicap devant Cheerful et Santair, photographié et cinématographié après sa victoire à Newmarket.

LES COURSES ANGLAISES EN 1913

PAR RENÉ RIONDET

La saison vient de se clore en Angleterre, laissant peu de regrets dans le clan des sportsmen aussi bien que dans celui des parieurs.

Cette année 1913 restera à tout jamais comme une date mémorable. Mais il y a plusieurs façons d'entendre le terme mémorable; et il faut le prendre ici dans son sens péjoratif.

C'est d'abord, couvrant de son ombre tous les autres événements, ce Derby sensationnel avec l'incident de la suffragette, la chute du cheval du Roi, le distancement du grand favori et la victoire attribuée à un cheval délaissé à cent contre un.

C'est ensuite, sur toute la ligne, le triomphe des outsiders. En 1908, les sportsmen anglais avaient déjà pu assister à la débandade de la plupart des sélections raisonnées ; mais cette année, la mesure a encore été dépassée.

Pour qu'on en juge, nous allons réunir les résultats des cinq épreuves classiques dans les deux saisons.

Les vainqueurs de 1908 furent : dans les Deux Mille Guinées, Norman III à 25 contre 1; dans les Mille Guinées, Rhodora à 12 1/2 contre 1; dans le Derby, Signorinetta à 100 contre 1 ; dans les Oaks, Signorinetta à 3 contre 1 ; dans le Saint-Léger, Your Majesty à 11 contre 8.

Ceux de 1913 furent: dans les Deux Mille Guinées, Louvois à 25 contre 1; dans les Milles Guinées, Jest à 9 contre 1; dans le Derby, Aboyeur à 100 contre 1; dans les Oaks, Jest à 8 contre 1; dans le Saint-Léger, Night Hawk à 50 contre 1.

On voit, qu'en ce qui concerne le record des grosses cotes, l'avantage appartient indiscutablement à l'année qui vient de s'écouler. Et combien d'autres résultats pourrions-nous encore ajouter à ceux que nous venons de citer, quand ce ne serait que les deux grands handicaps d'automne à Newmarket, dont l'un, le Cesarewitch, est échu à Fiz Yama à 50 contre 1, tandis que l'autre, le Cambridgeshire, a donné lieu à une lutte acharnée entre deux candidats à 33 contre 1, Cantilever battant Cheerful d'une courte tête.

Ce qu'il y a de particulièrement curieux dans cette saison abracadabrante, c'est qu'à certains moments, un malin génie semblait prendre plaisir à donner à l'incohérence des ordres d'arrivée, tous les dehors qu'affecte généralement la régularité.

La fin de course idéale se passe entre les trois premiers favoris dans l'ordre des préférences du public. Eh bien ! prenons le Saint-Léger ; sur les cinq concurrents les moins joués, dont la cote variait de 33 à 50 contre 1, il y en eut trois à l'arrivée ; le premier était à 50 contre 1, tandis que le deuxième et le troisième étaient tous deux à 33 contre 1 ; c'est l'idéal à l'envers.

Une autre caractéristique de cette année 1913, c'est que, le plus communément, aucun de ces vainqueurs à forte cote n'a confirmé par la suite la qualité que semblait indiquer son succès inattendu.

Après sa victoire des Deux Mille Guinées, Louvois a couru honorablement dans le Derby et très mal dans le Saint-Léger. Le triomphateur du Derby, Aboyeur, s'est comporté ensuite d'une façon infâme. Quant à Night Hawk, le héros du Saint-Léger, la forme qu'il a montrée par la suite, n'a pas contribué à fournir l'explication de son succès de Doncaster.

La fatalité, qui pesait plus lourdement sur les représentants de la génération de trois ans, s'est même attaquée aux champions reconnus des générations précédentes.

Tracery est entré en collision avec un fou qui s'est précipité sur la piste au moment même où il semblait en posture de disputer chèrement le Gold Cup d'Ascot à Prince Palatine.

Ce dernier, juste après avoir été vendu près de 1.200.000 francs comme étalon, essuya un échec tout d'abord incompréhensible dans le Goodwood Cup. Après examen, un vétérinaire certifia qu'il s'était donné en galopant un coup très violent, qui avait déterminé une certaine boiterie.

Cette fatalité a enfin atteint, quoique plus légèrement, le célèbre The Tetrarch ; à la suite d'un accident sans gravité survenu à l'exercice, il n'a pas pu remplir son dernier engagement de l'année à Kempton Park.

Mais, malgré ce contretemps, le deux ans phénomène restera, parmi cette saison mauvaise, le souvenir glorieux, que les sportsmen se plairont à évoquer plus tard. Et ceux qui sont de vrais sportsmen n'oublieront pas de reporter une partie de cette gloire sur le père d'une telle merveille, sur l'étalon gris né en France, sur Roi Hérode.

Si nous parcourons maintenant d'un coup d'œil rapide les statistiques, qui résument les événements de 1913, nous verrons que M. J.-B. Joël occupe le premier rang sur la liste des propriétaires gagnants avec un total de 627.625 francs. M. J.-B. Joël est le frère de M. Sol Joël, dont les couleurs sont bien connues sur les hippodromes français et qui figure d'ailleurs au cinquième rang sur le palmarès anglais, grâce, pour une certaine part, aux victoires de son représentant d'origine française, Long Set.

Parmi les entraîneurs à succès, M. R. Wootton est le premier, bien qu'il n'ait remporté ni une épreuve classique, ni une course de 10.000 livres. Il a entraîné trente-deux vainqueurs qui se sont adjugé un total de soixante-six courses pour une somme de 699.725 francs.

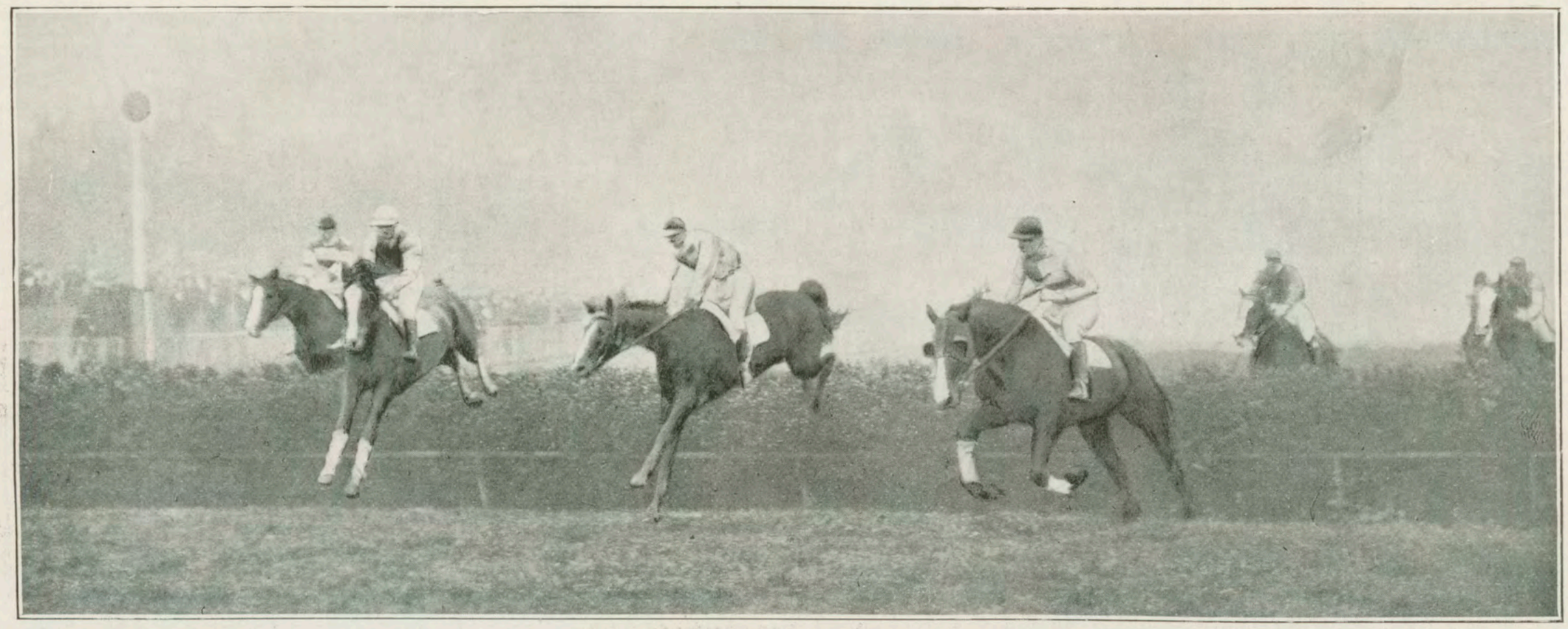
Sur la liste des étalons producteurs de gagnants, Desmond se classe en tête, augmentant ainsi les regrets laissés par sa mort récente. Celui qui vient immédiatement après lui est Sundridge, qui fonctionne à l'heure actuelle en France.

Enfin, le palmarès des jockeys accorde les honneurs à l'américain Maher. Il est à noter que, depuis 1907, les jockeys nés en Angleterre ont été régulièrement dépossédés du premier rang.

La carrière du triomphateur de cette année est magnifique par sa régularité. D. Maher est arrivé en Angleterre à l'automne de 1900, précédé d'une série se réputation qu'il possédait en Amérique. Dès 1901, il se classa au second rang ; troisième en 1902, il passa à la septième place en 1903, à la suite d'un grave accident d'automobile qui l'empêcha de monter pendant un certain temps ; il reprit le troisième rang en 1904 ; puis il fut successivement quatrième en 1905, troisième en 1906, second en 1907, premier en 1908, second en 1909 et 1910, troisième en 1911, second en 1912 et premier en 1913.

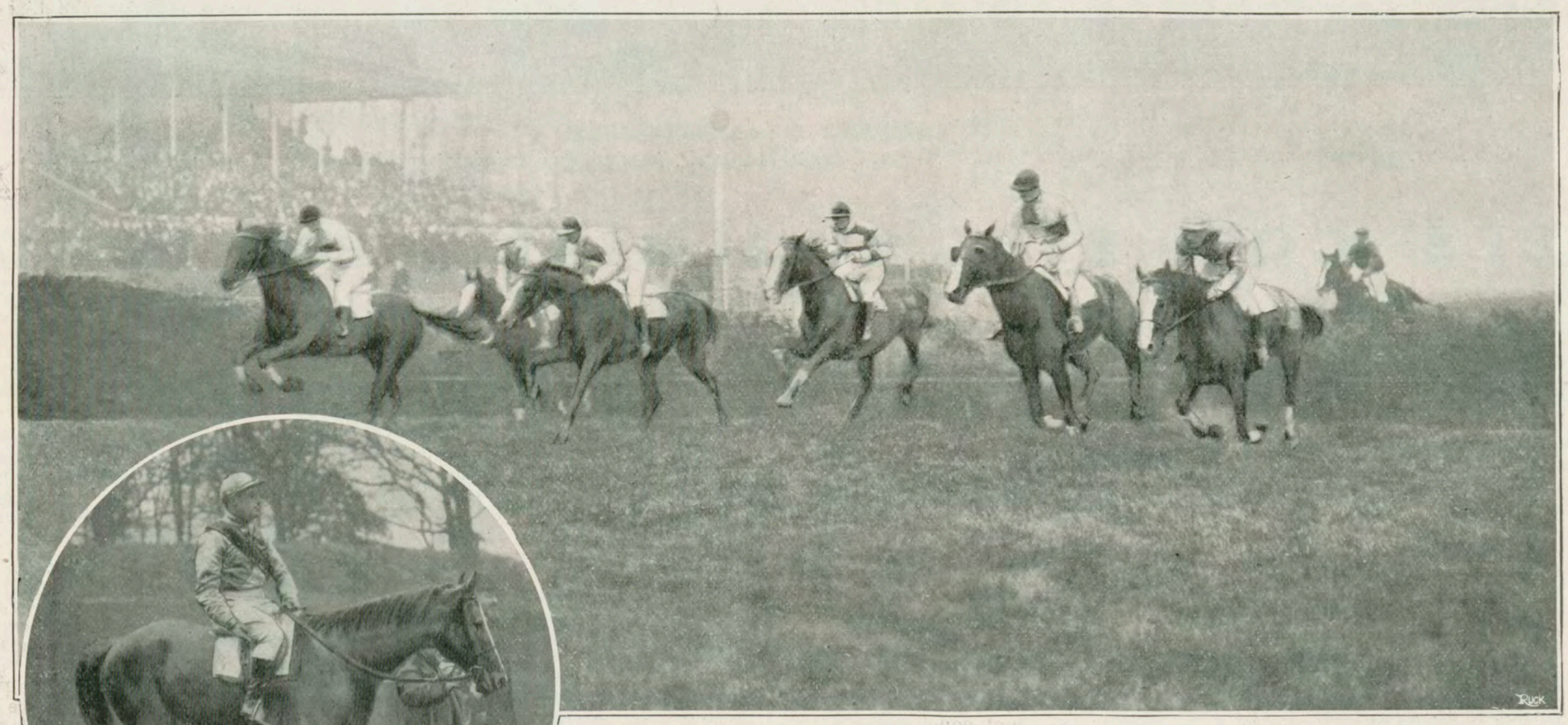
Frank Wootton, qui se trouve après Maher sur le palmarès de l'année, ne reparaîtra plus en selle l'an prochain ; son poids a augmenté dans de telles proportions qu'il abandonnera le métier de jockey pour s'établir entraîneur. Il se retire en plein succès ; car, depuis 1908, il a occupé deux fois le second rang, en 1908 et 1913, et quatre fois de suite le premier, de 1909 à 1912. S'il se comporte de même comme entraîneur, il sera bientôt de taille à rivaliser avec son père, M. R. Wootton.

RENÉ RIONDET.



LE PRIX LA HAYE-JOUSSELIN (5 500 mètres, 40 000 francs). — Auteuil 30 Novembre. — Le premier saut de la rivière.

Ex-Abrupto a mené devant Grand Duc III, Napo et Sinaï. Au premier saut de la rivière des tribunes, Ex-Abrupto et Ismen faisaient une faute. En face, Ex-Abrupto prenait le commandement devant Grand-Duc III, Napo et Montagnard.



LE PRIX LA HAYE-JOUSSELIN. — Le second saut de la rivière.

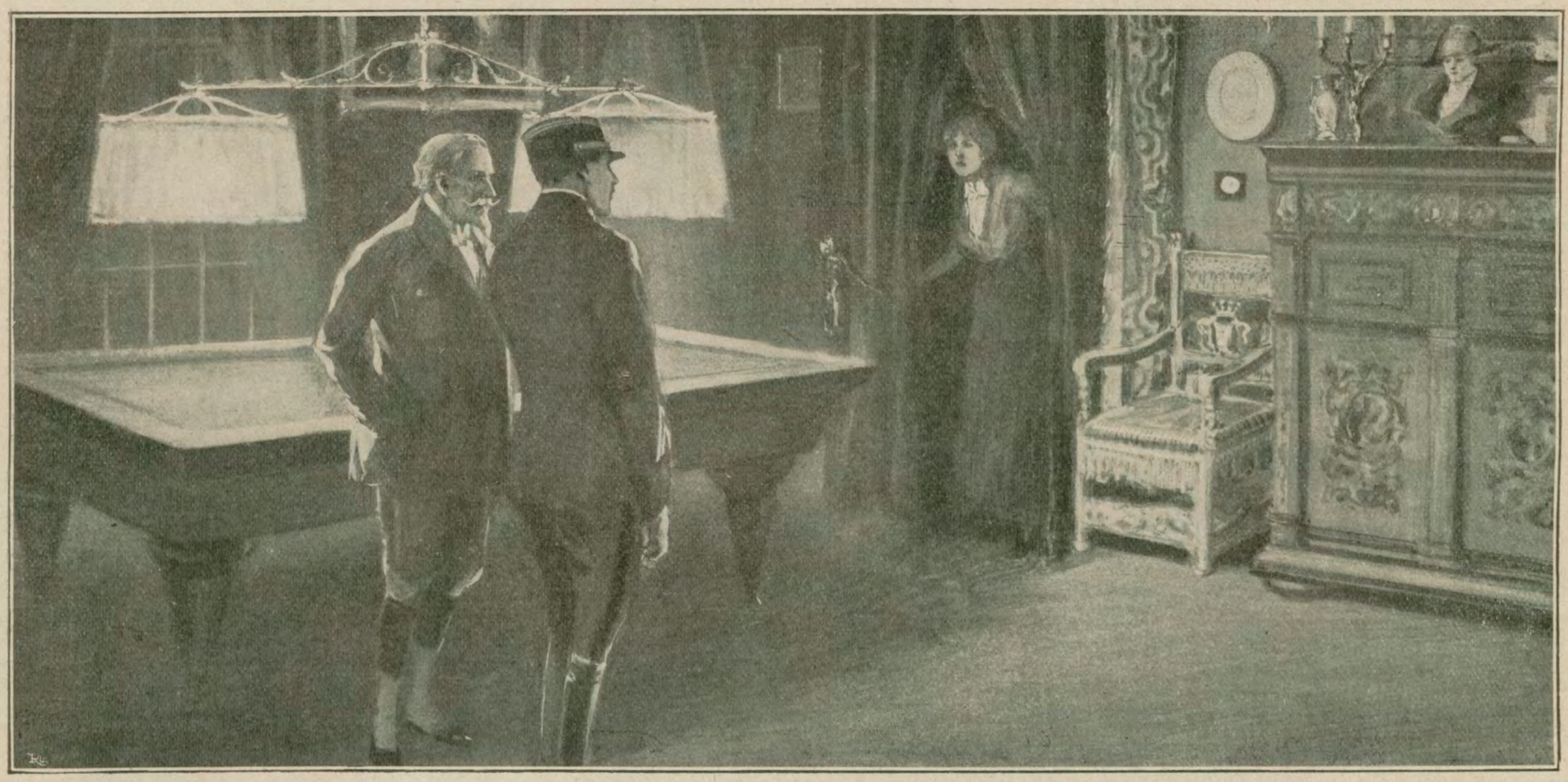
Au second saut, Ex Abrupto précédait Ismen, Montagnard, Napo et Grand Duc III. Ismen tombait au huit. Montagnard passait dans les tournants et gagnait de deux longueurs et demie devant Grand Duc III. En médaillon : Montagnard.

LE PRIX LA HAYE-JOUSSELIN

Le gros morceau de la réunion de dimanche, le prix La Haye-Jousselin a été pour Montagnard. C'est un résultat fort imprévu. Le cheval de M. Descazeaux n'avait pas encore décroché une pareille timbale. Simple cheval de prix à réclamer, à ses débuts en 1910, il a fini par en gagner un en fin d'année. L'année suivante, à quatre ans il n'a pas couru moins de trente fois et il a gagné sept steeple-chases, qui ont porté à son actif, avec les places, 42.490 francs. Moins heureux à cinq ans, il n'a gagné qu'une fois, soit 12.950 francs, et n'a d'ailleurs cette année-là que très peu couru. En 1913, ses succès ont été plus importants que nombreux : le premier a été le prix Robert Hennessy, un handicap de 20.000 francs, qu'il a gagné en avril et le deuxième, celui de dimanche qui porte son avoir de l'année, places comprises, à 67.800 francs. En résumé, il a, depuis ses débuts, couru 55 fois pour gagner 114.565 francs. C'est un honnête steeple-chaser, qu'on ne peut déclarer indigne des succès qu'il a remportés, mais il n'a jamais compté parmi les premiers sujets. Je ne crois pas que son dernier succès soit de nature à modifier l'opinion qu'on s'était faite de lui jusque-là. Mais la valeur et la destinée des chevaux de course, et celle des steeple-chasers en particulier, sont singulièrement variables, et d'expresses réserves s'imposent toujours quand nous voulons nous prononcer sur leur compte. La Canche et Ex Abrupto sont là pour nous en avertir. Qui eut pu prévoir, il y a trois mois la carrière qu'ils allaient fournir cette saison ? Ils étaient, cet été, très ordinaire, et, par une transformation radicale, les voilà passés aux premières places. Ce sont les grands lauréats de la saison. Je n'ai pas besoin de rappeler les succès réputés d'Ex Abrupto : Prix Aston Blound, Prix de Nice, Prix Montgomery, Prix de Chantilly qui ont donné ensemble 126.610 francs. Sa défaite de dimanche est la première qu'il a subi cette saison. Est-ce à dire qu'elle nous a beaucoup surpris ? Pas précisément. Déjà, le dimanche précédent, sa victoire pénible sur Grand Duc III, qu'il n'avait battu que d'une tête, annonçait le déclin. Sans doute, la grosse faute qu'il a commise ce jour-là au huit explique le danger qu'il a couru, mais cette faute, précisément, décelait la lassitude et la forme déclinante.

Dans le Prix La Haye-Jousselin, il a commis encore une petite faute, à la rivière des tribunes au premier passage, mais ce n'est pas là, bien certainement, ce qui l'a fait échouer. Après avoir réglé résolument l'allure dès le second tour, il n'a fini que quatrième, non seulement derrière Grand Duc III, mais derrière Tripot II, qu'il avait battu de loin dans le prix Montgomery.

STUART.



Soudain, la porte du fond de la salle de billard s'ouvre, et dans l'encadrement, une silhouette fine et élégante de jeune fille apparaît.....

Haut les Ailes![1]

(Carnet de route d'un officier aviateur pendant la guerre de 19..)

PAR MARC GOUVIEUX

RÉSUMÉ DES ARTICLES PRÉCÉDENTS :

Brusquement, sans déclaration de guerre, le 16 août, à 2 heures de l'après-midi, deux Zeppelins allemands ont bombardé Nancy, détruit l'escadrille et les dirigeables. Le général Servance, commandant le 20e corps, confie au lieutenant Saint-Bris la mission périlleuse de détruire avant le soir plusieurs voies ferrées de l'Alsace-Lorraine.

Saint-Bris vient de se livrer à la destruction de la gare d'Hombourg, dans le Palatinat, mais son réservoir d'essence traversé par une balle le force à atterrir au bord de l'étang de Waldeck.

Guidé par le garde-forestier alsacien Muller, il est introduit au Château de Bœrenwald auprès du comte de Tichémont, Alsacien annexé et resté Français de cœur.

Ce que je fais est naturel, monsieur et vous le comprendrez quand je vous aurai dit qu'au 6 août 1870, on a transporté dans ce château, mon père, le capitaine de Tichémont, des grenadiers de la garde, blessé sur les lignes de Wissembourg... que j'ai vu successivement coucher dans les salles de Bœrenwald, les débris du corps Mac Mahon battant en retraite et les troupes victorieuses du Prince Royal, que j'ai assisté à l'agonie de mon père au milieu de la soldatesque prussienne et que fils unique, il a fallu rester en terre annexée pour défendre les lourds intérêts de la succession paternelle... Et voilà pourquoi, monsieur, ma vie est allemande, mais mon cœur est français.

A cette minute angoissante où les trains chargés de troupes allemandes circulent à 1.800 mètres de nous, où la rumeur de la mobilisation monte des vallées d'Alsace et où, avec la guerre, les représailles féroces vont se déchaîner, je sens toute la force de cette déclaration vibrante.

Et ce sont les mêmes mots, les mêmes expressions, la même grandeur simple et empoignante que j'ai trouvés tout à l'heure dans la maison de Hans Muller. Le cœur de l'Alsace, du pauvre au riche, du maître au serviteur, vibre donc uniformément pour la même patrie ?

Soudain, la porte du fond de la salle de billard, s'ouvre, et dans l'encadrement, une silhouette fine et élégante de jeune fille apparaît. Est-elle jolie ? Je ne sais. Mais l'ensemble est séduisant, fait de grâce, de jeunesse et de ligne aristocratique.

— Colette, dit M. de Tichémont, qui regarde comme moi s'avancer la jeune fille, je te présente le lieutenant Saint-Bris, officier aviateur arrivé tout droit de France en descendant du ciel !

— Monsieur, répond une voix charmante à ce double titre, soyez le bienvenu.

Et la poignée de main est à la fois douce et énergique, tandis que les grands yeux bleus sont résolus et vaillants comme le sont des yeux d'Alsacienne...

— Colette, as-tu bien tout fermé ? As-tu tiré les rideaux devant les fenêtres ? la moindre lumière vue du dehors peut nous trahir ! Il faut cacher le lieutenant et son mécanicien jusqu'au jour !

— Soyez tranquille, mon père, j'ai tout vérifié. Les portes sont verrouillées, les volets fermés. La vieille Catherine est à la fenêtre du pavillon de droite ; elle surveille l'avenue. Elle doit prévenir si elle voit quelque chose.

— Alors, mon enfant, occupe-toi de préparer de quoi restaurer le lieutenant et son mécanicien Kaufmann... tu sais bien, Kaufmann ? le petit-fils de Joseph Hornbach ? l'aubergiste de Niederbronn ? C'est lui-même.

Pendant ce temps, lieutenant, nous allons descendre au garage, voir votre essence et prendre toutes les mesures... Car je suis, ici à Bœrenwald, commandant d'armes, ajoute-t il en souriant, et je veux à tout prix assurer le salut des hôtes que la fortune de la France m'a confiés !

Dans le garage je trouve Kaufmann en train de soupeser les bidons d'essence... Joyeux il me crie :

— Oh ! mon lieutenant, deux caisses de cinquante litres, toutes pleines. Nous avons quatre vingt dix litres environ, de quoi voler 2 h. 1/2, de quoi revenir en France après avoir été se ballader au-dessus de la cathédrale de Strasbourg !

Je regarde l'alignement des bidons. Jamais leur vue ne m'a été aussi agréable.

Rapidement, nous tenons conseil. Hans veut aller faire un tour du côté de la gare d'Eguelshardt et voir ensuite si rien ne bouge à Philipsbourg. Pendant ce temps la réparation du réservoir, grâce à l'outillage de l'auto, va pouvoir s'exécuter. Il est 11 h. 35. Nous avons pour une heure de réparation au moins... Mais comme il n'est pas prudent de rester en bas d'où les bruits peuvent être entendus, M. de Tichémond veut absolument que Kaufmann répare dans la salle commune.

— Comme cela, ajoute-t-il, en cas d'alerte, nous sommes prêts à vous secourir.

. . . . . .

J'aurai toujours présent à ma mémoire le tableau de cette veillée d'armes, dans le cadre solennel de ce vieux château du Hardt. La silhouette de M. de Tichémont et de sa fille écoutant avidement le récit qu'il faut reprendre détail par détail, sous le regard de deux beaux yeux bleus émus, tandis que Kaufmann accroupi sous la lumière des lampes martèle le cuivre et manie son fer à souder. De temps en temps, il demande de l'aide à son lieutenant. Mais, alerte, Mlle de Tichémont me devance et en patois alsacien, offre ses services à Kaufmann, d'abord un peu interdit, mais bientôt vite à l'aise en entendant la langue du pays.

(1) Voir les nos 788 et suivants.

Deux coups de pierre sur les volets. C'est le signal convenu : Hans revient de sa reconnaissance.

Il entre :

— Hé bien ! Hans Muller ?

— Rien de nouveau, monsieur le comte. C'est calme. J'ai poussé à l'embranchement d'Eguelshard à Fourneau-Neuf, je n'ai rien vu. Par contre j'ai entendu du bruit dans le village et surtout du côté de la gare de Philipsbourg. On a dû mobiliser les gardes-forestiers pour cette nuit.

— Eh bien, Hans Muller, asseyez-vous quelques instants pour vous reposer.

— Merci, monsieur le comte, j'ai encore à finir ma pipe. Je vais monter sur la terrasse de la tour pour surveiller le pays. La forêt a beau avoir l'air calme, je ne m'y fie qu'à moitié !

Pendant que Kaufmann finit sa réparation je monte moi aussi sur la tour pour respirer l'air frais de la nuit et regarder. Hans dans un coin obscur fume silencieusement sa pipe et veille.

En dessous de moi c'est le panorama de la forêt de Waldeck qui se déploie. Je cherche à revoir l'endroit de mon atterrissage. Mais la clairière est cachée par la cime des hauts sapins... Comment n'ai-je pas aperçu les toits de Bœrenwald de là-haut. Il a fallu que je fusse rudement fasciné par l'éclat de l'étang pour n'avoir pas aperçu le château même dans les ombres du crépuscule.

Et depuis quelques instants la lune derrière les pentes boisées du Bœrenthald s'est levée illuminant la forêt sombre. Sous sa clarté l'étang de Waldeck brille par endroits comme une plaque d'argent. Pas un bruit, tout repose : seul le souffle tiède de la nuit agite par instants les aiguilles des sapins, tandis que le feu du disque d'Eguelshardt nous regarde au loin avec son œil rouge.

Et malgré moi, en cette minute, je suis pris par tout le charme de cette terre d'Alsace ; en cette minute, penché sur elle, je comprends ses poètes, les Barrès, les Bazin, les Acker, tous ceux qui ont chanté à la fois la douceur attachante du sol et la volonté tenace de la race d'être toujours française.

Mlle de Tichémont vient d'arriver sur la terrasse, et comme si elle devinait mes pensées, me demande gravement :

—Vous aussi, monsieur, vous écoutez les voix de l'Alsace ? Elles ont un charme prenant qu'on ne peut oublier. J'ai été élevée en France, *notre* patrie, mais j'ai toujours eu hâte de revenir, de revoir mes forêts du Hardt, mes montagnes de Wasgav. N'est-ce pas qu'elles sont belles ? Et qu'on comprend tout l'amour que nous portons à notre Alsace ?

Je l'interroge, demandant les noms des montagnes noires, des bois qui se découpent sous la lune. Et toujours grave elle répond :

— Cette masse sombre, monsieur, c'est le Grun Berg. A ses pieds passe la voie ferrée qui conduit de Bitche à Niederbronn.

— Et cette montagne qui se dresse derrière nous, avec au sommet les ruines d'un château ?

— Cela, c'est le Buchwald avec son vieux burg. De là-haut quand le soleil brille on voit toute la plaine d'Alsace, le ruban d'argent du Rhin, les pentes boisées de la Forêt-Noire et même par temps clair, la flèche de la cathédrale de Strasbourg.

— Et ce grand mamelon qui nous écrase de son ombre ?

— C'est le Wintersberg, le plus haut sommet du pays. Il surplombe les maisons de Philipsbourg et de Niederbronn. Sur sa pente sud se trouvent les houblonnières de Reischoffen, le bois de Wœrth et de Frœschviller. Là, tout le sol est jonché de tombes, hérissé de croix. Encore maintenant en labourant, nos paysans mettent à nu des armes rouillées et des ossements blanchis. Ici, nous vivons au milieu des morts. C'est pourquoi nous nous souvenons si profondément.

Une légère brume s'élève et commence à ternir l'éclat de l'étang.

Hans jusque là silencieux sort de son mutisme pour dire :

— Il y aura du brouillard au lever du soleil.

— Vous croyez, Hans ? et à quelle heure se lève-t-il le soleil ?

— En cette saison il apparaît vers 5 heures, monsieur le lieutenant, là-bas entre les deux pointes du Buchwald.

Le petit jour commence à 4 heures.

Je regarde ma montre, 1 h. 20. Déjà près d'une heure que je suis ici... Kaufmann doit avoir terminé.

Comme les minutes passent vite sur la terrasse de Bœrenwald à écouter la voix d'or de Colette de Tichémont.

Mais fini le charme, il faut redescendre dans le noir, à nouveau rentrer dans la lutte. Dans quelques heures une aurore sanglante de bataille va se lever sur l'Alsace et il faut être là, le premier.

. . . . . .

Penché dans le capot de l'avion je travaille avec mon mécanicien à refixer le réservoir sur ses brides, à revisser la conduite d'essence au carburateur.

Pendant ce temps, Hans, en faction à l'entrée de la clairière, surveille l'avenue prêt à nous avertir au premier danger. C'est à grand'peine que j'ai obtenu des habitants de Bœrenwald de ne pas nous accompagner auprès de l'avion, j'ai été obligé de combattre leur pensée généreuse. Je me suis même surpris à le faire avec chaleur.

Le réservoir est placé. Je verse lentement, avec précaution, le premier litre d'essence. A la lumière de la lampe électrique, Kaufmann couché dans le fuselage, regarde sa réparation.

— Eh bien ! cela tient-il ?

— Très bien, mon lieutenant, la soudure est parfaite. Ça colle !

— Alors faites vite le plein. Je vous passe l'essence.

Et les bidons succèdent aux bidons. Kaufmann les prend avec précaution, car le moindre heurt contre quelque fil ou montant peut déceler, avec son bruit intempestif, notre présence. A travers la peau de chamois l'essence filtre en faisant entendre son glouglou léger. Jamais il n'a retenti aussi joyeusement à mes oreilles !

— On met les vingt bidons, mon lieutenant ?

— Oui, faites le plein avec les cent litres. Si nous sommes trop lourds au départ, nous verrons.

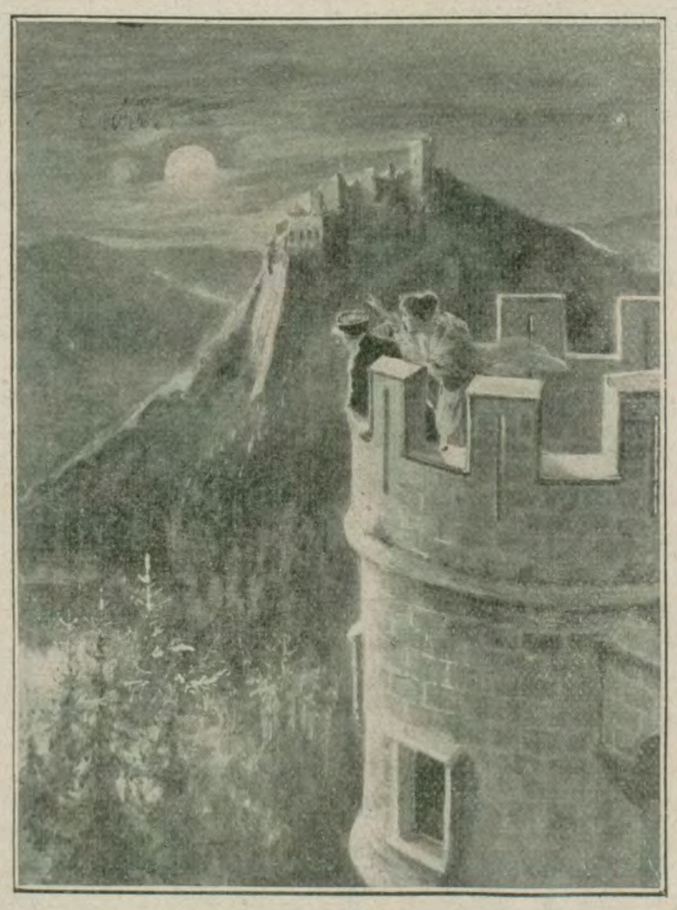
Sans bruit, dans le silence de la nuit, ces dernières opérations s'achèvent. Nous échangeons nos réflexions à voix basse, nous interrompant souvent pour écouter.

Tout à coup, du côté de l'Est, un bruit sourd se lève. C'est un grondement d'abord faible mais qui peu à peu augmente, semble courir vers nous, emplit la forêt.

Nous avons sauté à bas du capot, le révolver à la main, anxieux. Orage ? canonnade ? automobiles ? Mais Hans accourt et nous rassure.

— N'ayez pas peur, mon lieutenant, c'est le train de Haguenau à Bitche. Il passe tout près d'ici dans les gorges et fait un bruit terrible.

Je suis venu pour vous le dire. J'ai pensé que vous alliez être inquiets.



— Cela, c'est le Buchwald avec son vieux burg. De là-haut on voit toute la plaine d'Alsace.....

— Vous avez bien fait, Hans, je me demandais ce que cela pouvait être. Mais c'est la première fois qu'il passe depuis notre arrivée ?

— Oui, mon lieutenant, c'est le premier depuis 5 heures du soir. En général, il en passe un à 7 heures, l'autre à 10 h. 1/2. C'est même curieux que justement le premier jour de la mobilisation il y ait une interruption. A moins que votre bombe près de Bitche ne les ait arrêtés quelques heures.

— Et, père Hans, y a-t-il loin d'ici à la voie ferrée ?

— A peine 10 minutes de marche, monsieur le lieutenant. Un quart de lieue en tout.

— Tiens, c'est intéressant ce que vous me dites-là.

Et une idée subite me vient en écoutant le train dont le bruit décroit dans les gorges du Hohekopf...

Je pense à mon attaque ratée au-dessus de Bitche, à cette voie ferrée intacte qui va permettre le passage des trains du Rhin vers la Lorraine, malgré la destruction d'Hombourg et de Rodalhen et malgré celles que Wassigny a dû faire à Rosteig et à Saverne !

En dépit de toutes les difficultés accumulées, il faut essayer de profiter de l'occasion unique qui s'offre de faire sauter cette voie ferrée. Mon plan est vite fait :

— Père Hans, y a-t-il un chemin conduisant directement à la ligne de chemin de fer, sans passer par l'avenue ?

— Oui, monsieur le lieutenant, je connais un chemin de traverse par les bois.

— Etes-vous bien sûr quand vous avez fait votre inspection sur Engelshardt que la voie ferrée n'était pas gardée ?

J'en suis sûr ; quand je suis passé il y a une heure et demie, il n'y avait aucun garde-voie sur la ligne. D'autre part, je sais qu'à la mobilisation, les gardes-forestiers de Waldeck doivent descendre aux gares de Niederbronn et Philipsbourg.

Ma résolution grandit. Il faut agir sans perdre de temps.

— Voyons, père Hans, répondez-moi franchement... Je veux profiter du temps qui me reste, avant le jour, pour essayer de faire sauter quelques rails de la voie ferrée de Haguenau à Bitche. J'ai besoin d'un guide. Voulez-vous m'aider ? J'opérerai le plus prudemment possible pour vous... et pour vos maîtres. Voulez-vous ?

Hans me regarde fixement ; et gravement me dit :

— Monsieur le lieutenant, il y a quelques heures le fils est parti de chez moi pour répondre à l'appel des Prussiens. Eh bien, moi, Hans Muller, je veux réparer... Je suis votre homme, commandez !

Alors rapidement, je donne à voix basse des ordres à Kaufmann.

— Je serai de retour dans une heure au maximum, bien avant la pointe du jour. Pendant ce temps, changez toutes les bougies du moteur. Vérifiez bien l'amorçage de l'essence dans le carburateur. Si vous avez de la dissolution, collez quelques pastilles de toile sur les trous des ailes.

(Illustrations de Némecek).

(A suivre.)

MARC GOUVIEUX.

Le Gérant Charles GUYOT.

Imp de la *Vie au Grand Air*. — Imp. de Vaugirard, H.-L. MOTTI, dir., 12-13, Impasse Ronsin, Paris.